



A GVH álláspontja a kötelező eredetiségvizsgálat szabályozásáról, a szabályozás működéséről, és a piacról

Vezetői összefoglaló

Az utóbbi években a közbeszéd témájává vált az állam működési hatékonyságának alacsony szintje, s annak a versenyképességre gyakorolt negatív hatása. Sokszor fogalmazódik meg az a követelmény, hogy az állami beavatkozások számát csökkenteni, míg a fennmaradó beavatkozások célhoz kötöttségét, arányosságát és hatékonyságát növelni kellene, mert felesleges többletköltségeket okoz a társadalom számára az is, ha az egyébként valamilyen célból jól indokolható állami részvétel túlságosan drága. A jobb reguláció igénye, a szabályozás minőségének javítása uniós szinten is megjelenő prioritás, de az OECD is folyamatos erőfeszítéseket tesz ennek érdekében.

A Gazdasági Versenyhivatal (továbbiakban GVH) sok területen mond véleményt a szabályozások várható versenyhatásairól, adott esetben nem kizárólag a versenyre, hanem a választott szabályozási megoldás fogyasztói jólétre gyakorolt hatásait szem előtt tartva.

A GVH általánosan követett elve, hogy egy-egy versenypártolási feladatnál legalább azonosítsa a vizsgált állami beavatkozás versenyre gyakorolt negatív hatásait és felhívja a döntéshozók figyelmét ezekre. A GVH azonban arra is törekszik, hogy ne csak a versenyre gyakorolt, hanem az egyéb hatásokat is figyelembe véve megállapítsa, vajon a verseny indokolatlan korlátozásáról van-e szó, s azt követően elérje, hogy a döntéshozók el is fogadják a GVH álláspontját.

A GVH a versenypártolás során alapvetően deregulációs megközelítést alkalmaz, ami abban jut kifejezésre, hogy a GVH a piac működésébe történő állami beavatkozást általában is kizárólag piackudarcok esetén tartja elfogadhatónak. Amennyiben egy beavatkozás korlátozza a versenyt, úgy az elfogadhatóságnak az is feltétele, hogy a korlátozás az elérni kívánt céllal arányos legyen, vagyis ne kerüljön sor a verseny indokolatlan korlátozására.

A GVH előnyben részesíti a versenyt ösztönző állami intézkedéseket a verseny hiányának, vagy korlátozott voltának negatív hatásait kezelni kívánó intézkedésekkel szemben, bár ez utóbbiaktól sem zárkózik el akkor, ha társadalmi szempontból nyilvánvalóan nagyobb hasznot lehet felmutatni. Ugyanakkor, a GVH szorgalmazza

olyan szabályok megalkotását és állami intézkedések foganatosítását, amelyek a fogyasztókat hivatottak megvédeni a verseny hiányának előnytelen következményeitől, feltéve, hogy ezek költsége kisebb, mint a megakadályozni kívánt fogyasztói veszteség.

A gépjárművek nyilvántartása, annak megbízhatósága, a gépjárművek műszaki és környezetvédelmi megfelelőségének garantálása, a lopások megelőzése érdekében az állam számos kötelezéssel befolyásolja a gépjármű tulajdonosok, üzemeltetők szabad rendelkezési jogát. Az ezekkel kapcsolatos eljárásokat, állam által szervezett és felügyelt szolgáltatásokat a tulajdonosoknak kötelező igénybe venni, s jellemzően az állam által meghatározott illetékeket, vagy az utóbbi években inkább igazgatási szolgáltatási díjaknak nevezett díjtételeket megfizetni. Az állam által történő szolgáltatásszervezés következményeként jellemzően – bizonyos előre meghatározott követelményeknek megfelelő – kizárólagos vagy különleges jogokat élvező vállalkozások vesznek részt e szolgáltatások ellátásában.

Optimális esetben vagy a kizárólagos, különleges szolgáltatási piacért folyik a verseny, vagy egy elismerési eljárás eredményeként bármely vállalkozás végezhet ilyen szolgáltatásokat, s akkor a piacon folyik – jellemzően inkább csupán minőségi – verseny.

A verseny több módon is torzulhat. Egyik módja, ha az állami szervek a piacért nem versenyzetnek, hanem anélkül adnak megbízást, kötnek szerződéseket. Ugyancsak alacsony hatékonyságot, magasabb díjakat eredményez, ha az állam a kizárólagos vagy különleges jogokat határidő nélkül adja, miközben a vállalkozók által „igényelt” díjakat időről-időre ellenőrzés nélkül továbbhárítja a fogyasztókra. Díjmelési igényt indukálhat az is, ha a szolgáltatás-ellátás valamelyik vertikális szintjén – verseny nélkül, vagy látszatversennyel – nélkülözhetetlen eszközzé minősít adott terméket, vagy szolgáltatást, s ezzel biztosít monopolpozíciót egy piaci szereplőnek, amely ezt kihasználhatja. Ilyen esetben a szolgáltatás ellátókat kényszeríti arra, hogy adott piaci szereplőtől vásároljanak ilyen eszközt, szolgáltatást, s ezzel folyamatos szolgáltatási díjmelési nyomást alakít ki.

A gépjárművekkel kapcsolatos igazgatási szolgáltatások területén az elmúlt években számos jogszabály véleményezésben vett részt a GVH, ahol az állam által kialakításra került rendszerekben több ponton előre is gyanítható volt a nem hatékony végeredményt hozó helyzet kialakulásának lehetősége, s több olyan panasz is érkezett, versenyfelügyeleti eljárás is folyt, amely az ilyen jellegű működés jelenségeit és következményeit mutatta¹.

Ennek egy példája az alábbiakban bemutatásra kerülő, az állam és a piac működésének számos torzulását jól reprezentáló eset. A példa egy – sok tekintetben nem a szokásos, a létező és a vállalkozók által felismert kereslet hatására létrejött, hanem inkább egy állami beavatkozással létrehozott – sajátos piac, a gépjárművek kötelező eredetiség vizsgálatának piaca.

¹ Ezek érintették az eredetvizsgálaton túl, még például a rendszám-tábla ellátást, vagy a környezetvédelmi hatósági vizsgálati rendszert is, de több esetben – a közhatalmi döntésekben megjelenő kötelezések, és díjmeghatározás, közfeladat ellátói minőségben követett gyakorlat miatt – versenyfelügyeleti jogkörben nem lehetett fellépni a tapasztalt anomáliák ellen.

A **gépjárművek eredetiségvizsgálatának** célja annak fizikai ellenőrzése, hogy azonosak-e az adott gépjármű valóságos paramétereivel annak okmányai és az állami nyilvántartás szerinti adatai, nem történt-e hamisítás, rongálás. Ennek során a vizsgálatot végző roncsolás-mentes módszerekkel megállapítja, hogy a jármű egyedi azonosító jeleit (különösen alváz-, motor- és rendszámát, színét), s a gépjárműhöz tartozó okiratokat (forgalmi engedély, érvényesítő címke, igazoló lap) nem változtatták-e meg szándékos beavatkozással. Ellenőrzi továbbá, hogy a jármű és az okiratok adatai a valóságban egyeznek-e, s ezek a központi jármű nyilvántartás adatainak is megfelelnek-e.

Az eredetiség vizsgálat alkalmazásának elsődleges célja az autólopással szerzett gépjárművek új tulajdonoshoz kerülése legalizálásának nehezítése, a lopott gépjárművek forgalomból történő kiszűrése, a lopások megelőzése. Bevezetésére, általános kötelezővé tételére a 90-es évek végén került sor, amikor a gépjármű lopások száma – a 90-es évek közepének 20 ezer feletti számaikat követően – még mindig elérte az évi 15-17 ezret, s ez érdemben veszélyeztette az állampolgárok vagyoni biztonságát.

Miközben nincs ok megkérdőjelezni azt, hogy a 90-es évek közepén az autólopások nagy száma miatt további állami beavatkozásokra (törzskönyv bevezetése, bűnüldözési módszerek megváltoztatása stb.) volt szükség ahhoz, hogy a bűnözésnek ez a formája csökkenjen, mégis úgy látjuk, hogy az állam által alkalmazott megelőzési rendszernek ez az eleme az elmúlt tíz évben, s a jelenben még inkább oly mértékben költségesen működött és működik, hogy annak érdemi felülvizsgálata indokolt.

A kötelező eredetiség vizsgálati piac esetén már az 1999. évi általános kötelezés bevezetésének, körülményei is ellentmondásosak, s azóta is folyamatosan – a verseny tisztasága, átláthatósága szempontjából különösen – vitatható körülmények között működik a tevékenység egésze. Ideértjük az állami szervezeteknek mind a jogalkotásban, mind a jogalkalmazásban – a piacért folyó verseny visszatérő elmaradását eredményező – szerepvállalását, valamint a piacon működő – ilyen előzmények után sajátos kizárólagos vagy különleges jogosultságokkal rendelkező, állam által felhatalmazott monopolistaként illetve kartellszerűen tevékenykedő – vállalkozások időszakonként vélelmezhető vagy kimutathatóan is jogsértő viselkedését.

Az **állami szervezetek** az alábbi fő hibákat követték el²:

- Az állami szabályozás – hatásvizsgálat nélkül – vélelmezhetően túlságosan széles körre, esetenként diszkriminatív módon terjesztette ki az eredetiségvizsgálatra kötelezés körét, így olyankor is felesleges többletköltségeket generál, amikor erre valós indok, tényleges – állami segítséggel elhárítandó – kockázat nincsen.
- A területet érintő jogalkotás számos tekintetben a magánpiac szereplőinek érdekei mentén alakult. Például közhatalmi úton is – miniszteri rendelettel – szilárdították meg a magánpiac szereplőinek védett státusát, az indokolatlanul magas – korábban kartellben kialakult – árakat ismertek el igazgatási

² A GVH ezt az elemzését véleményezésre megküldte a szolgáltatások szervezésében részt vevő állami szervezeteknek, a Közigazgatási és Elektronikus Közszolgáltatások Központi Hivatalának és a Nemzeti Közlekedési Hatóságnak. Az anyag értékelő megállapításait tekintve e hatóságoktól érdemi cáfolat nem érkezett.

szolgáltatási díjakként, ráadásul további díjelemekkel (adminisztrációs költség) növelték meg azokat.

- A jogszabályok végrehajtása során, az időről időre más-más szervezet hatáskörébe kerülő feladat ellátását szervező jogalkalmazók a közbeszerzés elveivel ellentétesen, esetenként – bár felhatalmazással – az általános szabályok kikerülésével jártak el. Mind a létező elkülönült eredetvizsgálat, mind az integrált – műszaki vizsgába épített – ellenőrzés területén átlátható, nyitott verseny nélkül alakult ki, vált megtámadhatatlanná az egyes szereplők különleges, védett helyzete a piac több szintjén is (vizsgálati technológia, ahhoz szükséges eszközök, szoftver, fővállalkozók stb.). Ez a helyzet egyes területeken már közel tíz éve áll fenn, s szerződésekkel további évekre került kiterjesztésre.
- Érdemi költségkontrollra, ár-összehasonlításra, a rendszer értékelésére nem került sor, az állami szervek nem érvényesítenek érzékelhető hatékonysági kényszert a vállalatok irányába. A költségnövekedést – jellemzően miniszteri rendeletekkel – akadály nélkül átháríthatják a lakosságra, míg az igénybevétel kötelező jellege miatt nincs lehetőség annak kikerülésére.
- Jelentős többletköltséggel párhuzamos rendszereket alakított ki az állam.

Az eredetvizsgálat területén tevékenykedő **vállalkozások** maguk is jogsértést követtek. A piacon eredetvizsgálati kijelölést szerzett vállalatok ellen 2002-ben indult versenyfelügyeleti eljárás³ tiltott árkartell miatt. A vizsgálat feltárta, hogy az érintett vállalati kör 1999. elejétől – az eredetiségvizsgálatra az állammal kötött szerződéseik életbe lépésétől kezdődően – árkartellt működtettek, megállapították a szolgáltatásaik minimális díjtételeit, egyeztették az árkedvezmény rendszerüket. A GVH megállapította a jogsértést, eltiltotta a vállalatokat a további kartellezéstől, s bírságot szabott ki. A GVH marasztalását 2006-ban a Fővárosi Ítéltábla is helyben hagyta. Tény azonban, hogy a kartellben kialakult árak, igaz, most már szabályozott díjként, a GVH beavatkozása ellenére is fennmaradtak, mert az igazgatási szolgáltatási díjtételek kialakítását nem előzte meg sem újabb – a piacért folytatott – verseny, sem költségvizsgálat, így a jogsértő vállalatok meg tudták tartani mind a korábbi kartellben kialakult extraprofitjukat, mind kivételes pozícióikat.

Mindezek következményeként 2008-ban a tulajdonosváltáshoz kötött eredetvizsgálat költségei már elérhetik a 14-15 milliárd forintot is, miközben tíz év alatt az autólopások száma – más tényezőkkel, különösen az autófinanszírozás átalakulásával, balkáni háborús helyzet megszűntével, és egyéb okokkal is összefüggésben – a 90-es évek második felére jellemző évi 15-17 ezerről az utóbbi évek 7,5-8 ezerre csökkent. Még ha az autólopások számának csökkenését – egyébként megalapozatlanul – teljes egészében az eredetvizsgálat eredményének is tudjuk be, akkor is egyetlen megelőzött autólopás becsült – az eredetvizsgálati rendszer működéséből származó – társadalmi ráfordítása mintegy másfélmillió forintra tehető, míg egy lopott autó integrált vizsgálatlalt történő kiszűrésének költsége elérheti akár az ötmillió forintot is.

³ VJ-72/2002. számú, a **Trans Holding Group Kft.**, a **Metalelektro Kft.**, az **Euro-Mobil Kft.**, az **NJL Kft.** és az **IHG Rt.** ellen tiltott versenykorlátozó megállapodás miatt indult, jogerős marasztalással, a jogsértéstől való eltiltással, 27,3 millió forintos bírsággal zárult versenyfelügyeleti eljárás.

A Gazdasági Versenyhivatal arra a következtetésre jutott, hogy a kötelező eredetvizsgálati rendszer túlságosan sok anomáliával terhelt, s ezen hibák következtében az egyébként legitim célt – a lopott autók kiszűrését, s ezáltal az autólopások megelőzését – a társadalom számára egyrészt csupán korlátozottan képes szolgálni, másrészt túlságosan magas költséggel állítja elő. Ebből következően indokolt az állami kötelezés – a tulajdonosváltáshoz kötött általánosan kötelező eredetvizsgálat – felülvizsgálatával, a rendszer átalakításával, vagy akár megszüntetésével az állami beavatkozásból fakadó társadalmi költségek csökkentése.

A Gazdasági Versenyhivatal érdemi rendszer szintű felülvizsgálatot, az állami rendszerek átláthatóságának, működési hatékonyságának jelentős növelését, szükség esetén pedig deregulációt tart szükségesnek az eredetiség ellenőrzés területén, mert a mai rendszer fenntartása a társadalom számára egyértelműen több költséggel jár, mint amekkora haszon származik belőle.

Tekintettel arra, hogy a műszaki és informatikai háttér, a vizsgálati technikák és az eljárások léteznek, és széles körben hozzáférhetőek, nem látjuk akadályát annak, hogy a jövőben ez a szolgáltatás – kisebb társadalmi ráfordítás mellett – valamilyen formában fennmaradjon. Ebben az esetben a jelenlegi vizsgálati, szolgáltatási, igazgatási díjak nagyarányú csökkentése, a jelenlegi piac – ráfordításokban – töredékére történő zsugorítása szükséges ahhoz, hogy a bűnmegelőzés, a hiteles gépjármű nyilvántartás indokolható költségei alacsonyabbak legyenek a várható előnyökből származó hasznoknál. Valószínűnek tartjuk, hogy az állam által működtetett, illetve felügyelt közlekedésigazgatási funkciók integráció révén történő egyszerűsítése, több igazgatási és szolgáltatási funkció egyesítése (a gépjármű azonosságának, műszaki állapotának, a környezetvédelmi megfelelőségének, a tulajdonjogi tisztaságának „egyablakos” ellenőrzése) is megoldást jelenthet a kapacitások jobb kihasználása, a költségek csökkentése, a hatékonyság növelése érdekében, ami aztán megjelenhet a szolgáltatások árainak, az igazgatási szolgáltatási díjaknak az érdemi csökkenésében is. Ezért különösen fontosnak látjuk azt, hogy az állam, mint e szolgáltatások kötelező előírója és szervezője érdemi költségkontrollt gyakoroljon, szigorú árkorlátokat érvényesítsen, vagy pedig ténylegesen is kényszerítse és használja ki a piaci szereplők közötti versenyben meglévő – kivételesen nagynak vélelmezhető – tartalékokat.

Elképzelhetőnek tartjuk ugyanakkor – amennyiben az eredetvizsgálati társadalmi ráfordítások szintje bármilyen okból nem lenne csökkenthető – az eredetiség ellenőrzési kötelezettség eltörlésével a szolgáltatás piaci alapokra helyezését akár annak árán is, hogy bizonyos mértékű gépjárműlopás növekedést szenved el a társadalom emiatt. Becsléseink szerint, amennyiben a lopásnövekedés mértéke kisebb lenne évi 4-5 ezernél, akkor a társadalom egésze számára a mérleg valószínűsíthetően pozitív maradna.

A jogügyletek biztonságához, kiszámíthatóságához fűződő érdekek miatt a GVH is úgy véli, hogy nyomós érvek szólnak az állami szerepvállalás hatékonyságának növelése mellett a teljes deregulációval szemben. Ám amennyiben az állam képtelen hatékonyabb módon működni, működtetni, felügyelni az általa generált piacot, és ennek következtében a társadalom összráfordítása kimutathatóan nagyobb, mint amekkora haszon ebből a társadalom számára származik, akkor mégis érdemesebb a piacra bízni ezt a szolgáltatást.

1. Az eredetiségvizsgálat gyakorlatának kialakulása és szabályozási háttere

A jármű előzetes eredetiségvizsgálata olyan eljárás, melynek célja a járművek azonosító adatai (motorszám, alváz szám stb.) és a jármű okmányok (forgalmi engedély, törzskönyv) összevetése alapján a jármű valódiságának, önazonosságának megállapítása.⁴ Számos, a közigazgatási nyilvántartási rendszerben alkalmazott korábbi módszerhez képest annyiban hozott új elemet, hogy ebben az eljárásban nem csupán iratok és nyilvántartott adatok összevetésén alapuló eljárás zajlik, hanem a nyilvántartott adatok, az okmányok és a jármű fizikai összevetése is megtörténik.

1.1 Az eredetiségvizsgálat gyakorlatának kialakulása⁵

Magyarországon az 1990-es évek elejétől ugrásszerűen megnövekedett a gépjárműlopások száma, amelynek visszaszorítása a hagyományos bűnüldözési eszközökkel nem volt lehetséges. A gépjárművekkel kapcsolatos bűnözés elleni átgondolt, komplex tevékenység 1992-ben kezdődött el, különböző eszközök alkalmazásának bevezetésével (pl. a gépjárművek számítógépes nyilvántartásának bevezetése, okmányrendszer korszerűsítése). A bevezetett intézkedések következtében időszakosan csökkent ugyan a gépjárművekkel kapcsolatos bűnözése, de tartós változás nem volt várható.

A gépjárművekkel kapcsolatos bűnözés visszaszorítása érdekében hozott intézkedések hatékonyságának vizsgálatát a Kormányzati Ellenőrzési Hivatal 1996-ban kezdeményezte. A vizsgálat lezártaival hatályba léptették a *közúti közlekedés rendőrhatalósági igazgatásáról szóló 48/1997. (VIII.26.) BM rendeletet*, amely 1998. január 1-i hatállyal kötelezően elrendelte⁶ a **külföldről származó járművek** első magyarországi forgalomba helyezését megelőzően a jármű jogszerű megszerzésének, valamint – kizárólag okmányokon és adatokon alapuló, ezért megkérdőjelezhető hasznosságú – **származásának igazolását**. **Használt járművek** esetén – amennyiben a jármű tulajdonosa annak eredetét kétséget kizáróan nem tudja igazolni, vagy a már forgalomba helyezett jármű eredetéhez kétség fér – a rendőrhatalóság, illetve a közlekedési felügyelet **elrendelhet** a jármű **előzetes műszaki eredetiség ellenőrzését**, az eredetiségvizsgálatot, illetve szükséges volt elvégezni az ellenőrzést a jármű egyedi azonosítóinak cseréje esetén is. E rendelt alapján rendszeresítették továbbá a járműkísérő lapot

⁴ A közúti közlekedési nyilvántartásról szóló 1999. évi LXXXIV. törvény 2. § 10. pontja szerint.

⁵ http://www.nyilvantarto.hu/new/kozos/index.php?k=gepjarmu_hu_eredetkialak (letöltés: 2007-12-03)

⁶ **20. § (7)** A járművet - ha e rendelet eltérően nem rendelkezik - akkor lehet forgalomba helyezni, ha a közlekedési hatóság azt a külön jogszabályban meghatározott feltételek szerint a közúti forgalomban való részvételre műszakilag alkalmasnak minősítette, külföldről származó gépjármű esetén a vámhatósági engedélyt az ügyfél bemutatta, ha annak jogszerű megszerzését és származását, valamint a kötelező felelősségbiztosítás fedezetének meglétét igazolja és a Nyilvántartó regisztrálta.

(8) A jármű származását, amennyiben azt Magyarországon még nem helyezték forgalomba

- a belföldi gyártónak, importőrnek (generálimportőrnek), összeépítési engedéllyel rendelkezőnek,

- a jármű nem kereskedelmi forgalomban történő behozatala esetén annak kell igazolni, aki részére a járművet vámkezelték.

(9) A használt jármű esetén, amennyiben a jármű tulajdonosa annak eredetét kétséget kizáróan nem tudja igazolni, vagy a már forgalomba helyezett jármű eredetéhez kétség fér, a rendőrhatalóság, illetve a közlekedési felügyelet elrendelheti a jármű előzetes műszaki eredetiség ellenőrzését. A rendőrhatalóság forgalomba helyezés előtt a jármű adatait a rendelkezésre álló nyilvántartásokban ellenőrzi. A rendőrhatalóság a külföldről származó használt jármű törzskönyvének kiadását az ellenőrzés végrehajtásáig, de legfeljebb 6 hónapra felfüggesztheti.

(10) A törzskönyv és a forgalmi engedély kiadását a rendőrhatalóság megtagadja, ha a jármű tulajdonjogát, eredetét hitelt érdemlően nem igazolják.

(költségvetési forrás hiányában tényleges bevezetésére csak 2001. január 1-jét követően kerül sor), az új típusú forgalmi engedélyt (tényleges alkalmazására hasonló okok miatt csak 1999. június 1-től került sor) is.

Az eredetvizsgálatot 1998. január 1-től kezdődően hatósági határozat alapján rendelték el, amelynek következményeként 1999-re 20 %-kal csökkent a gépjárműlopások száma.⁷ 1998. október 1-től az eredetiséget a pályázat útján kijelölt szakértői állomás vizsgálati szakvéleményével kellett igazolni.

Az emelkedő számú vizsgáló állomásokhoz rendelték a fokozatosan bővülő eredetiség vizsgálatra kötelezett gépjármű kategóriákat. Elsőként a használt import gépjárművek ellenőrzése területén tették kötelezővé az eredetiségvizsgálatot (évente 60-70.000 ellenőrzés 300-400 állomáson). Majd a használt, exportálási szándékkal vásárolt gépjárművek ellenőrzését vezették be. **1999. július 12.** napjától a járművek tulajdonos változásának nyilvántartásba vételéhez **általános jelleggel vált kötelezővé az eredetiségvizsgálat** elvégzése oly módon, hogy a jármű műszaki eredetiségét a pályázat útján kijelölt szakértői állomás vizsgálati szakvéleményével kellett igazolni.⁸ A pályázati eljárás alapján – melynek dokumentumai a GVH által folytatott 2002. évi versenyfelügyeleti eljárás⁹ során a Belügyminisztériumnál már nem voltak fellelhetőek – 5 fővállalkozó kapott kijelölést az eredetvizsgálat elvégzésére, mely vizsgálatokat azonban nem saját maguk, hanem jellemzően alvállalkozóik végezték és végeznek azóta is.

2000. január 1-től a kötelező eredetiségvizsgálat körét – eltörölve a kötelezést az öröklés és az üzembentartó változatlanul maradása, illetve lassú járművek és azok pótkocsija esetén – szűkítette a miniszteri rendelet. További szűkítés következett be 2001. január 1-től, amikor a gazdasági társaságok átalakulása miatti tulajdonosváltozásokat is kivonták a kötelezés alól.

2001. január 1-i hatállyal a közlekedési igazgatási hatósági eljárás a rendőrségtől a körzetközponti települési feladatot ellátó jegyzők által irányított okmányirodába került. E változás eredményeként a BM Központi Adatfeldolgozó, Nyilvántartó és Választási Hivatal (továbbiakban BM Központi Hivatal) illetve jelenlegi nevén a Közigazgatási és Elektronikus Közszolgáltatások Központi Hivatala (továbbiakban KEK KH) vette át az eredetiségvizsgálatot végzők tevékenységének felügyeletét.

2001. és 2004. közötti intervallumban az állampolgár és a vizsgáló állomás között létrejött megbízási szerződés alapján végezték az eredetvizsgálatot, a vizsgálat megállapításait a „járműkísérő lapra” vezették rá, amelyet a BM Központi Hivatal forgalmazott szigorú számadásos nyomtatványként.

⁷ Forrás: Nemzeti Közlekedési Hatóság

⁸ (13) A közlekedési igazgatási eljárásban a jármű műszaki eredetiségét a pályázat útján kijelölt szakértői állomás vizsgálati szakvéleményével kell igazolni:

- a) külföldről behozott használt, továbbá nem a gyártótól, illetve márkakereskedőtől közvetlenül beszerzett új jármű első forgalomba helyezésekor,
- b) a forgalomból végleg kivont járművek ismételt forgalomba helyezésekor,
- c) a kivétel előtt a Magyarországon már forgalomba helyezett járművek külföldre történő értékesítése miatt a jármű forgalomból történő kivonásakor, illetve a kiviteli rendszám kiadásakor,
- d) a járműben használt alváz- és/vagy motor beépítésének nyilvántartásba vételekor,
- e) ha a jármű alváz- és/vagy motorszámában az eredeti állapothoz képest változás észlelhető,
- f) a jármű tulajdonjogában bekövetkezett változás nyilvántartásba vételekor. A nyilvántartásba vételhez olyan szakvélemény fogadható el, amelynek kiállítása óta 30 napnál több nem telt el.

⁹ **VJ-72/2002.** számon tiltott versenykorlátozó megállapodás miatt indult, marasztalással zárult versenyfelügyeleti eljárás a **Trans Holding Group Kft.**, a **Metalelektro Kft.**, az **Euro-Mobil Kft.**, az **NJL Kft.** és az **IHG Rt.** ellen

Bár 2000. január 1-től a parlament megalkotta az 1999. évi LXXXIV. törvényt a közúti közlekedési nyilvántartásról, csupán annak 2004-es módosítása (2003. évi XIX. törvény), mely 2004. július 1-én lépett hatályba, adott törvényi megalapozást kötelező eredetiségvizsgálati rendszerhez. Ekkortól az eredetvizsgálat hatósági eljárássá vált, melyért igazgatási szolgáltatási díjat számít fel a hatóság. A hatósági eljárássá tétellel együtt részletesebben szabályozottá váltak a tevékenység végzésének feltételei, ideértve az ezzel kapcsolatos oktatást és vizsgáztatást is, ugyanakkor szabályozás nélkül maradtak bizonyos olyan kulcselemek (pl. elismert vizsgálati eljárások), amelyek e piac inkumbens vállalatait megkerülhetlenné teszik az új belépők számára.

2007. májusától az eredetvizsgálati kötelezettség köre tovább bővült azzal, hogy a kötelező műszaki vizsgáztatás rendszerébe is beépítésre került, s így az egyébként tulajdonosváltás hiánya miatt arra nem kötelezett gépkocsi tulajdonosokat is sújtja ennek többletköltsége. Ezzel párhuzamosan az ezzel kapcsolatos állami kiadások is egyre számosabbak.

Az állami szabályozás számos tekintetben egyre drágább és egyre bővülő piacot generált az elmúlt években.

Korábban az eredetvizsgálati szolgáltatások díjait az eredetvizsgálatban résztvevő, arra kijelölt vállalatok – **NJL Kft., Metalelektro Kft., Info Holding Group Rt., Euro Mobil Kft., Trans Holding Group Kft.** – saját üzleti döntésük eredményeként határozhatták meg. 1999-től 2004-ig a szolgáltatási tarifák **árkartell** következtében alakultak ki, majd 2004-től a korábbi árkartellben kialakult árak szintjét figyelembe véve szabályozta a belügyminiszter a hatósági eljárások díjait¹⁰ oly módon, hogy további eljárási díj elem – adatlekérdezés díja, „a jármű előzetes eredetiség megállapítását igazoló hatósági bizonyítvány kiállítása” – további többletköltséget generál¹¹.

1.2 Hatályos szabályozás¹²

A hatályos szabályozás szerint a járművek előzetes eredetiségvizsgálatának elvégzését a Közigazgatási és Elektronikus Közszolgáltatások Központi Hivatala által kiállított határozattal (hatósági bizonyítvánnyal) kell igazolni.

Az előzetes eredetiségvizsgálatot el kell végezni:

- a használt, továbbá a gyártótól származó járműkísérő lappal nem rendelkező új jármű, valamint a járműnyilvántartásba korábban még nem vett lassú jármű, vagy egyéb jármű első forgalomba helyezésekor;
- a forgalomból végleg kivont járművek ismételt forgalomba helyezésekor, illetve forgalomból ideiglenesen kivont járművek esetén az ismételt forgalomba helyezésekor akkor, ha tulajdonos változás következett be;
- a kivitel előtt Magyarországon már forgalomba helyezett járművek külföldre történő értékesítése miatt a jármű forgalomból történő kivonásakor, illetve a kiviteli rendszám kiadásakor;
- a jármű **alvázsám**ának megváltoztatásával járó műszaki beavatkozást (alvázsámot hordozó szerkezeti elem, alváz vagy karosszéria cseréje) megelőzően;
- biztosítási esemény - kárrendezés - kapcsán forgalomból kivont jármű ismételt forgalomba helyezésekor;

¹⁰ A közúti közlekedési igazgatási hatósági eljárások díjakról szóló 29/2004(VI.16.) BM sz. rendelet 3. sz. melléklete <http://www.wilu-auto.hu/eredetisegvizsgalat> (letöltés: 2008-03-17)

¹¹ Ennek összege 2004-től 2 000 Ft, 2007 májusától pedig 2 400 Ft-ra emelkedett.

¹² http://www.nyilvantarto.hu/new/kozoz/index.php?k=gepjarmu_hu_hatszab (letöltés: 2007-12-03)

- a jármű - kivéve a lassú járművet és a lassú jármű pótkocsiját - tulajdonjogában bekövetkezett változás nyilvántartásba vételekor;
- ha a közlekedési hatóság a jármű alvázszámában az eredeti állapothoz képest változást észlel.

Az előzetes eredetiségvizsgálat kérelemre, illetve az utolsó pont alapján hivatalból indul.

Forgalomba még nem helyezett sérült jármű esetében az előzetes eredetiség ellenőrzést a jármű alvázszámának megváltoztatásával járó műszaki beavatkozást (alvázszámot hordozó szerkezeti elem, alváz vagy karosszéria cseréje, illetve javítása) és a közlekedési hatóság műszaki megvizsgálását **megelőzően** kell kezdeményezni.

A külföldről belföldi üzemeltetés céljából behozott járművek esetében az előzetes eredetiségvizsgálatot a **származásellenőrzés¹³ eredményéről szóló határozat jogerőre emelkedését követően** lehet elvégeztetni.

A közlekedési igazgatási ügyintézés megkezdésének feltétele az eljárás kezdeményezését megelőzően legfeljebb **hatvan napon belül** elvégzett előzetes eredetiségvizsgálat. A hatvan napos határidőbe nem számít be az az idő, amíg az eredetiségvizsgálatot követő büntetőeljárás során a jármű lefoglalás miatt a hatóság őrizetében volt. A jármű eredetiségvizsgálatának eredménye a közlekedési igazgatási eljárásban **egyszer használható fel**, melynek tényét a közlekedési igazgatási hatóság a nyilvántartásba rögzíti.

A közlekedési igazgatási hatóság - újabb eredetiségvizsgálat nélkül - a tulajdonos, üzemeltető vagy meghatalmazottja kérelmére hatósági bizonyítványt állít ki az eredetiségvizsgálati nyilvántartásból.

Az előzetes eredetiségvizsgálat elvégzése nélkül is nyilvántartásba kell venni a jármű tulajdonjogában bekövetkezett változást, ha

- annak jogalapja öröklés,
- annak jogalapja gazdasági társaságok átalakulásával bekövetkezett vagyonszerzés, feltéve, hogy az újonnan létrejött gazdálkodó szervezet a korábbiak általános jogutódja lesz,
- annak jogalapja a közös tulajdon megszüntetése, amennyiben a jármű valamelyik tulajdonostárs tulajdonába kerül, vagy közös tulajdon létesítése esetén, ha az egyik tulajdonostárs korábban a jármű tulajdonosa volt,
- a jármű nyilvántartott üzemben tartója változatlan marad, feltéve, ha a lízingszerződés teljesülésével a jármű tulajdonjogát megszerzi,
- annak jogalapja állami szerv kezelésében, tulajdonában lévő jármű egymás közötti tulajdonjog-változás,
- annak jogalapja a cégjegyzék vagy a vállalkozói igazolvány alapján az adásvétel időpontjában főtevékenységük szerint gépjármű-kereskedelemre jogosult vállalkozók egymás közötti használt jármű adásvétel, kivéve a rendeltetésszerű használat céljából történő tulajdonszerzést.

A **muzeális jellegű járművek** forgalomba helyezése és tulajdonjog változása esetén az **előzetes eredetiségvizsgálatot nem kell elvégezni**.

A *közúti közlekedési nyilvántartásról szóló 1999. évi LXXXIV. törvény (továbbiakban Kknyt.)* 2003. évi módosításának eredményeként 2004. július 1-től az előzetes eredetiségvizsgálat hatósági hatáskörbe került, amelyet a BM Központi Hivatal hatósági eljárás keretében végez,

¹³ Erről bővebben lásd: http://www.nyilvantarto.hu/new/kozos/index.php?k=gepjarmu_hu_szarmkialak és http://www.nyilvantarto.hu/new/kozos/index.php?k=gepjarmu_hu_szarmhatszab (letöltés: 2007-12-03)

amelyhez - a jogszabályi feltételek teljesítéséhez kötött kiválasztási eljárás alapján – vizsgáló állomások közreműködését veszi igénybe.

A Kknyt. további módosításának eredményeként a Kknyt. 35. §-a egy új, (5) bekezdéssel egészült ki. A jogszabályhely rendelkezései szerint a 2004. július 1. előtt előzetes eredetiségvizsgálatot végző szakértői állomások, amennyiben írásban vállalják, hogy a 2004. szeptember 1-jéig biztosítják a külön jogszabályban meghatározott feltételeknek való megfelelést, tevékenységüket ezen határidőig a korábban alkalmazott technológiai rendben végezhetik.

A közúti járművek előzetes eredetiségvizsgálatában közreműködők képzésének, továbbképzésének és a vizsgálóállomások működési feltételeinek részletes szabályairól, valamint az alkalmazható vizsgálati módszerekről szóló 20/2005. (IV. 12.) BM rendelet mellékletében nevesíti a minősített vizsgálati módszereket és azok tulajdonosait – NJL Kft., Metalelektro Kft., Info Holding Group Rt., Euro Mobil Kft., Trans Holding Group Kft. Ezek azok a vizsgálati módszerek, melyeket az ORFK már korábban auditált, és két társaság (Metalelektro Kft., Euro Mobil Kft.) esetében a módszer közel azonosnak tűnik.

Az előzetes eredetiségellenőrzés hatósági díjai többször változtak. A 2004-től alkalmazott díjak **2007. május 1-től megemelésre kerültek**. Az emelés mértéke **18 % és 31 % között változott**, amely részben annak tudható be, hogy az új díjtáblázatban már csak 500-ra illetve 1000-re kerekíthető díjtételek szerepelnek, részben a 31%-os díjnövekedés a különleges pótkocsi vizsgálati díjában következett be, a többi díjtétel emelése 18 % és 24 % között szóródott.

2. A vizsgálatok lefolytatására kötött szerződések

A BM Központi Hivatal 2004. június 17-én együttműködési megállapodást kötött a közreműködőkkel¹⁴, melynek célja a gépjárművek előzetes eredetiségének hatósági eljárás keretében történő ellenőrzésének elvégzése.

A BM Központi Hivatallal kötött megállapodás szerint a Közreműködő vállalja, hogy **adattfeldolgozóként közreműködik** a gépjárművek előzetes eredetiségének hatósági eljárás keretében történő ellenőrzésében, ennek keretében ellátja:

- a) Járműkategóriánként a kategóriába tartozó járművek és a járműkísérő okmány adatainak felvételezése, a minősített vizsgálati módszerek jegyzékében szereplő¹⁵ valamelyik előzetes eredetiségvizsgálati módszer alkalmazásával, a jogszabályokban, valamint Mellékletben foglaltaknak megfelelően.
- b) A felvételezett adatoknak a járműnyilvántartás adataival történő egyeztetése, és az adategyeztetés eredményének megállapítása.
- c) Meghatározott, a vizsgálat során felvételezett adatokat tartalmazó Igazolás kiállítása.
- d) A felvételezett adatok elektronikus úton történő továbbítása meghatározott módon.
- e) Előzetes eredetiség ellenőrzésért fizetendő igazgatási szolgáltatási díj befizetésének ellenőrzése.

¹⁴ A GVH számára a Közigazgatási és Elektronikus Közszolgáltatások Központi Hivatala a Metalelektro Kft-vel kötött szerződést küldte meg mintaként. A GVH megállapításai e szerződésen alapulnak.

¹⁵ A főszövegben szereplő szöveg, az együttműködési megállapodás 2005. február 25-ei módosításakor került a szövegbe, a szerződés eredeti változatában a következő szerepelt: ..., a Mellékletben foglaltaknak megfelelően, a korábban alkalmazott technikai rendben. Ezen megállapodás tekintetében a korábban alkalmazott technológiai rend alatt az ORFK által 1997. december 16-án lezárult pályázat eredményeként megfelelőnek tartott és elfogadott négy vizsgálati technológiának a 2004. július 1-jei verziója értendő.

A Közreműködő rendelkezik az autógyárak által kiadott adatbázissal, amely tartalmazza a magyarországi járműállományt jellemző járműtípusok azonosító adatainak elhelyezésére és összetételére vonatkozó információkat, valamint saját jogon, vagy más jogviszony keretében meghatározott vizsgálati technológiával rendelkezik, amely járműkategóriánként, a kategóriába tartozó járművek és a járműkísérő okmány adatainak felvételezése során szükséges.

A Közreműködő egyebek mellett az adat-felvételezés során gondoskodik a valós adatok hiteles felvételezéséről, az adatokat elektronikus úton továbbítja a BM Központi Hivatalhoz.

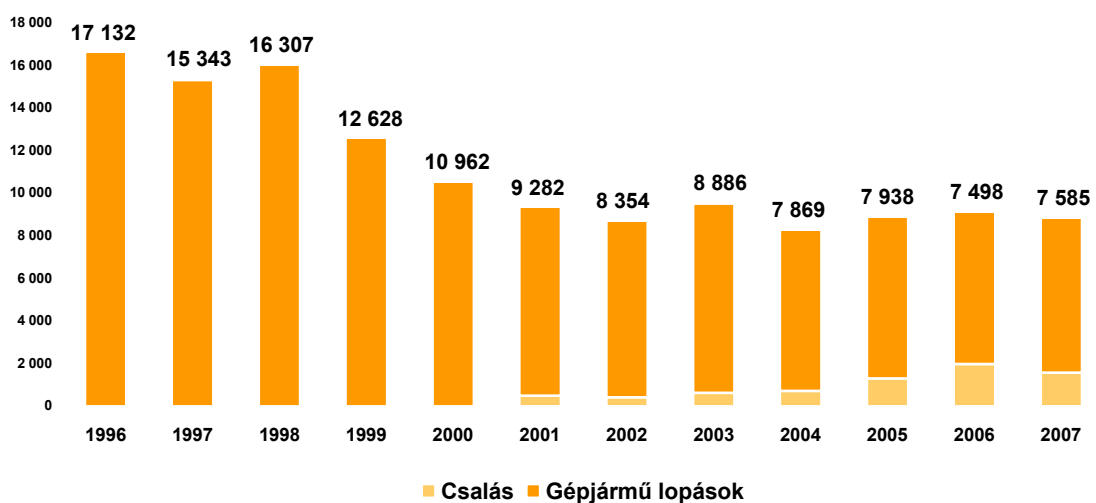
A szerződés első verziójának hatálya 2004. július 1-től 2005. február 28-ig terjedt, amelyet 2005. február 25-ei módosítás során **2005. március 1-től 2008. március 1-ig terjedő határozott időtartamra módosítottak**. Az együttműködési megállapodás 2. módosításakor, **2006. január 13-án, a szerződés hatálya 2006. január 16-tól 2011. január 1-ig terjedő határozott időtartamra változott**, amelyet a szerződés ezt követő módosítása sem változtatott meg.

A felek a szerződés részeként járműkategóriánként **maximalizált elszámoló árban állapodtak** meg, amelyek a szerződés módosításakor változtak. Az elszámoló árakat bemutató táblázat a 2. sz. mellékletben található. 2004. júniusában a BM Központi Hivatal bruttó összegeket állapított meg, majd a Közreműködőkkel kötött szerződés 2006. január 13-ai módosításakor az árakat nettó összegre módosította¹⁶, (azaz az árak emelése nélkül, a forgalmi adóval való csökkentés történt). A nettó árak 2007. június 6-án ismét módosításra kerültek, amely révén 12 %-kal emelkedett minden járműkategóriában a maximált nettó elszámoló ár.

3. Az eredetiségvizsgálat által érintett piacokról

Az eredetvizsgálati piacot az állam az 1999-ben bevezetett állami kötelezéssel hozta létre arra reagálva, hogy hazánkban az 1990-es évek elejétől fokozatosan emelkedett a gépkocsi lopások száma. A rendszerváltást követő határnyitással kedvező vámtételekkel lehetett Magyarország területére hozni és forgalomba helyezni nagy értékű – az akkori gépjárműparkhoz viszonyítva – modernebb gépkocsikat (ekkor terjedt el a hamisszámlás forgalomba helyezés).

Gépjárműlopások alakulása Magyarországon 1996-2007¹⁷



¹⁶ Az általános forgalmi adóról szóló 1992. évi LXXIV. törvény módosítása miatt került sor a változtatásra.

¹⁷ Forrás: ORFK

A gépjármű lopások számában azonban 1998 és 2002 között érdemi fordulat következett be (csaknem felére csökkent a lopások száma). Ez a csökkenés vélhetően egyrészt a bevezetett új intézkedéseknek köszönhetően (büntetőjogszabályok módosítása, gépjárművek forgalomba helyezésének új rendje, származás ellenőrzés, eredetiségvizsgálat, új okmányok – különösen törzskönyv – bevezetése, célzott rendőrhatalósági intézkedések¹⁸), másrészt a társadalom- és gazdaságpolitikai változásokra visszavezethetően következett be.

A jármű tulajdonjogát igazoló **törzskönyv** kiadása is például 1998. január 1-e vált kötelezővé. A rendőrhatalóság a jármű első forgalomba helyezése során annak adja ki a törzskönyveket, aki a jármű tulajdonjogát igazolja. A jármű tulajdonosváltása esetén a változásnak a forgalmi engedélyben és a nyilvántartásban történő átvezetése csak az előző törzskönyv bemutatásával, annak bevonását követően történhet meg. A rendelet hatálybalépése előtt forgalomba helyezett gépkocsik esetén vagy kérelemre, vagy az első rendőrhatalósági intézkedést igénylő esetenél – különösen tulajdonosváltáskor, vagy műszaki vizsga megújításakor – kellett törzskönyvvel ellátni a régebbi járműveket. Mivel a törzskönyv a jármű közúti forgalomban való részvételének nem feltétele, így vélelmezhető, hogy lopás esetén a gépjármű forgalomba helyezése törzskönyv nélkül ugyanúgy kevésbé lehetséges, mint eredetvizsgálat nélkül. Tekintettel arra, hogy a régebbi gépjárművek törzskönyv nélkül 2001. január 1-től már nem maradhattak forgalomban, e három év során pedig a gépjárművek átestek vagy műszaki vizsgán, vagy tulajdonosváltáson, a lopások csökkenése irányába hatott ez az intézkedés is.

A gépjárműlopások számának visszaesése annak ellenére történt, hogy az országos közútigépjárműállomány (személygépkocsi, autóbusz, motorkerékpár, tehergépkocsi, vontató) száma évről-évre 10%-ot meghaladóan emelkedik, 2007. évben elérte a 3,6 millió darabot, és ezen belül a személygépkocsik száma kicsivel meghaladta a 3,0 milliót. Így a gépjármű lopások aránya 2007-ben 0,2%-ra csökkent az összes közútigépjárműállomány arányában (2002-ben ez az arány 0,27% volt).

Az utóbbi években azonban átalakult a gépjárműbűnözés szerkezete a magyar és nemzetközi viszonylatban (Csehország, Szlovákia) egyaránt, és mindinkább teret hódítanak a finanszírozási csalással kapcsolatos elkövetési módok, amelyen belül terjed az úgynevezett lízingcsalásos módszer.¹⁹

Ezt támasztja alá, hogy az elmúlt öt évben közel megötszöröződött a **gépjármű finanszírozási csalások** száma, miközben érezhetően kevesebb az autólopás. A lízingcégek az elmúlt két évben csaknem háromezer gépjárművel kapcsolatos feljelentést tettek, a kintlévőség értéke ötmilliárd forint volt. A tönkrement cégek, illetve a fiktív gépkocsik felhasználásával elkövetett lízingcsalások, a gépjármű értékével – például önerővel – kapcsolatos csalások esetében a csalók azzal a céllal keresik meg a finanszírozó cégeket, hogy a lízingelt, vagy kölcsönre vett autót eladják, vagy a folyósított összeget egyszerűen ellopják.²⁰

A lízingcsalásos bűncselekmények ellen a Lízingszövetség szerint három területen kell fellépni:

- Meg kell előzni a lízingcsalásokat, és támogatni kell az ügyfelek tudatos hiteldöntéseit, de szükség lenne az ügyfél által adott keresetigazolás ellenőrizhetőségére is.

¹⁸ Budapesten például, ahol a legnagyobb arányú volt az autólopások száma, 1999-ben hozták létre a Gepárd csoportot erre a célra.

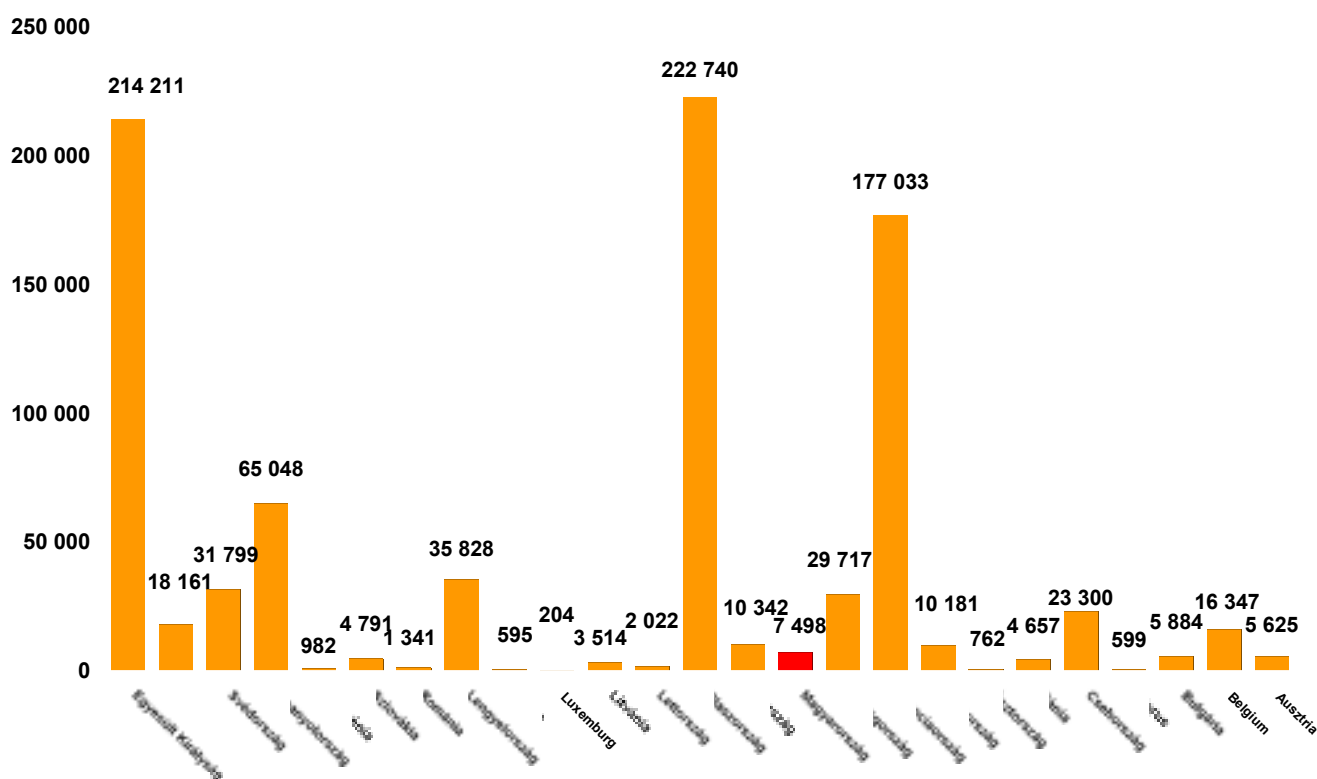
¹⁹ A módszernek köszönhetően az „eltulajdonított” járművek a lopási statisztikában jelennek meg, bár valójában lopás nem történt, hanem a hitelre vásárolt járművet a tulajdonos, illetve megbízója külföldön értékesíti, majd a hatóságnál valótlan tartalmú feljelentést tesz lopás miatt. Ezekben az esetekben csak a felderítéskor állapítható meg a csalás, mellyel változhat a statisztika. Az alábbi statisztikai adatok is ezt támasztják alá.

²⁰ <http://index.hu/gazdasag/magyar/lizing080415/>

- Szükség van a zálogjogi nyilvántartás szabályainak módosítására, hiszen a jelenlegi rendszerben semmi nem védi a hitelezőt: ha a cég tönkremegy, a lízingelt gépjármű bekerül a végrehajtási vagyomba és elárverezik. Meg kellene teremteni annak lehetőségét, hogy a gépjárműt érintő teher, elidegenítési tilalom bekerülhessen a gépjármű nyilvántartásba, s annak okmányába is.
- Ugyancsak szeretnék elérni, hogy a kereskedők által adott kedvezményekkel a hitelező tisztában legyen (a tényleges eladási árat szeretnék figyelembe venni a lízingnél, nem pedig a kereskedelmi kedvezményt figyelmen kívül hagyó – „bruttó” – árat).

Magyarországgal párhuzamosan az EU országokban is jelentősen csökkent a gépjármű lopások száma, míg 1999. évben 1.285.905 esetet regisztráltak, addig 2006-ban már csak 893 181 lopási eset történt.²¹

Gépjárműlopások száma az EU országokban 2006-ban²²



A csökkenés üteme azonban hazánkban az EU viszonylatánál kedvezőbben alakult, mivel a hét éves periódus alatt 40,7%-kal csökkent az esetek száma, miközben az EU statisztika 30,5%-os csökkenést regisztrált. Általánosan csökkenő tendencia figyelhető meg a gépjármű lopások számában annak ellenére, hogy bár alkalmaznak más országokban²³ is előzetes

²¹ Forrás: ORFK; A számok csak az esetek előfordulásának volumenét érzékeltetik, mivel az adatszolgáltató államok információi nem egységesek (a gépjárműlopás tagállamonként eltérő definíciója, az eltulajdonítás eseteinek gépjármű kategóriák szerinti eltérő lebontása miatt).

²² Forrás: ORFK

²³ Például a környező országok közül Szlovákiában az importált járműveknél 2008. január 1-től kötelező az eredetiségvizsgálat, illetve információink szerint Romániában és Lengyelországban is alkalmazzák az eljárást.

eredetiségvizsgálatot, azonban nem mondható el, hogy ezen gyakorlat alkalmazása általános, Európára kiterjedő volna.

Az eredetvizsgálati piac mérete 1999-től némileg szűkült néhány mentesség (öröklés, jogutódlás, állami szervek egymás közötti tulajdonosváltása) alkalmazása miatt, de 2007-ben ismét nagyobb növekedés következett be, amikor az elmúlt nyolc évben tulajdonosváltáson át nem esett idős autók is – a kötelező műszaki vizsga díját megnövelő 7 200 Ft „integrált vizsgálati pótdíj” megfizetése mellett – a külön kötelezés hatálya alá kerültek.

2006. január elsejétől²⁴ a közigazgatásban új informatikai alkalmazások bevezetésével az addigi fővállalkozók státusza megváltozott. Nem az **eredetvizsgálatot végzők** minősítik ettől fogva a gépjárműveket, mivel az eljárás során csupán technikai közreműködőkké váltak, akik az adatok felvételéig és a központi adatnyilvántartó hivatalba való továbbításáig vesznek részt az eljárásban. Ezt követően az adatfeldolgozás a hivatalban történik, ahol a hatósági adatokkal való összevetést követően (pl.: a körözött járművekről való nyilvántartás, stb.) képezik a határozatot az ügyfelek számára, melyet vagy a postán keresztül vagy az okmányirodában kapnak meg az ügyfelek. 2007. év során az állam egyszeri összegként mintegy **3,25 milliárd** forintot fizetett ki az informatikai rendszer fejlesztésére. Ennek az állami rendszernek a használatáért továbbá eljárási díjakat fizetnek az igénybevevők is, hiszen minden egyes adatlekérdezéseknek is külön tarifája van²⁵.

A **technológia birtokosai** az eredeti – 1997-ben elismert – fővállalkozók maradtak. Miniszteri rendelet garantálja a piac korlátozott megtámadhatóságát a technológiák területén.²⁶ Csak és kizárólag az ő eljárásaikat használhatják a független piaci szereplők is az eredetvizsgálat során, s emellett nem létezik olyan folyamatosan működő jogi eljárás, akkreditáció, amellyel – esetlegesen – újabb piaci szereplők, más – elismert – olcsóbb technológiát alakíthatnának ki, fogadtathatnának el. Bár a jogszabály a szerint a Hivatal háromévente pályázatot ír ki a témában, ilyenre nem került sor.

E társaságokon kívül további 13 társaság végez eredetiségvizsgálatot, akik mind a technológiabirtokosokkal, mind a BM Központi Hivatallal szerződéses kapcsolatban állnak. A központi adatnyilvántartó hivatallal tehát 18 társaság áll szerződéses kapcsolatban, ahol a vállalkozásokról, valamint a vizsgálatot végző munkatársaikról is nyilvántartást vezetnek. A vizsgálatot végző személyek munkavállalói a hivatal által megszabott vizsgálati kötelezettségeik teljesítése után láthatják el a feladatot.

Az eredetvizsgálat fenntartása érdekében **külön oktatási piacot is generált az állami szabályozás**, tekintettel arra, hogy a jogszabály szerint az eredetvizsgálatot – a jogszabály hatálybalépésekor már e tevékenységet végző öt vállalkozás alvállalkozói kivételével, akik mentességet kaptak – csak vizsgázott vizsgálók és adminisztrátorok végezhetik.

A vállalkozások változó telephelyszámon végzik a tevékenységet. A fent nevesített társaságok számos telephellyel rendelkeznek²⁷, míg a további társaságok kevesebb.

²⁴ A KEK KH-ból származó információk alapján.

²⁵ A közúti közlekedési nyilvántartásból teljesített adatszolgáltatás díjáról szóló 54/1999. (XII. 25.) BM rendelet szerint egyedi adatok lekérdezése tételenként 420 Ft, de legalább 1 250 Ft. Ezzel a díjtétellel számolva éves szinten mindegy 600 ezer eredetvizsgálat lekérdezése is mintegy 750 millió forintot tesz ki.

²⁶ A közúti járművek előzetes eredetiségvizsgálatában közreműködők képzésének, továbbképzésének és a vizsgálóállomások működési feltételeinek részletes szabályairól, valamint az alkalmazható vizsgálati módszerekről szóló 20/2005. (IV. 12.) BM rendelet 18. § (1) bekezdése

²⁷ A GVH által folytatott versenyfelügyeleti eljárásban vizsgált időszakban (2001-ben) például mintegy 740 állomáson történt meg mintegy évi fél milliós nagyságrendű eredetvizsgálat. Egy állomásra abban az időszakban 3,1 vizsgálat jutott munkanaponként, ami nyilvánvalóan nagy kapacitás kihasználatlanságra utal.

A táblázatból is jól látható, hogy a technológiabirtokosok a piac közel egészét uralják. A nem-technológiabirtokos társaságok 2004. nyarán pályázatás során jelentkeztek a vizsgálat végzésére, addig a technológiabirtokosok alvállalkozóiként voltak jelen a piacon.

Az eredetiségvizsgálatot végző vállalkozások Magyarországon²⁸

<i>Eredetiség vizsgálóként elvégzett vizsgálatok</i>				
<i>Összesen elvégzett vizsgálatok száma: 2004.07 - 2007.10</i>				
<i>Vizsgáló vállalkozás</i>	<i>darab</i>	<i>Százalékban kifejezve</i>		
NJL Kft.	349 842	17,46%	97,08%	
Euro Mobil Kft.	168 497	8,41%		
Info Holding Group Rt.	371 825	18,55%		
Trans Holding Group Kft.	492 610	24,58%		
Metalelektro Kft.	562 850	28,08%		
Magyar Autóklub	20 315	1,01%	2,92%	
Temesvári és T Kft.	1 383	0,07%		
Generál Kft.	1 081	0,05%		
Postaautó Tisza Zrt.	15 542	0,78%		
Postaautó Duna Zrt.	4 832	0,24%		
St. Christofer-2 Kft.	1 641	0,08%		
Kállainé és T. Bt	660	0,03%		
Szerényi József	1 360	0,07%		
Fedor Kft.	3 775	0,19%		
Sárospataki Autó Kft.	1 172	0,06%		
Nívó Mobil Kft.	1 972	0,10%		
Carace Autotech. Kft.	2 219	0,11%		
Metall-Elektronik X-IM Kft.	2 646	0,13%		
Összesen:	2 004 222	100,00%		100,00%

2004. év nyara – az eredetvizsgálat hatósági eljárásá tétele – **óta, 2008. július végéig mintegy 39,57 milliárd forintot** költöttek az autótulajdonosok az eredetvizsgálatok elvégzésére. Ma már az ellenőrzések havi átlagos ráfordítása 1 milliárd forintra tehető. Ezen felül jelentkeznek még az adatok lekérdezésére, valamint az igazolások kiállítására fizetendő külön adminisztrációs költségek. Évente legalább 600 ezer vizsgálatot végeznek, s az utóbbi időszak adatai szerint is a havi esetszám rendszeresen meghaladja az 50 ezret.

Ezzel szemben **elenyésző az az esetszám, amikor a vizsgálatok során lopott, körözött autót találnak**, egyes vélemények szerint ez valószínűleg a rendszer hatékonyságának tudható be, ugyanis zárt hatósági rendszert alkotnak a vámhivatal adatállományával, így a határon végzett vizsgálatokkor is megjelennek az erre vonatkozó adatok.

Érdemi – szám szerinti – **információk nem kerültek nyilvánosságra az eredetvizsgálat során kiszűrt lopott autók számáról.** Ellenben más módszerrel – például lényegesen kevesebb ráfordítással működő számítógépes rendszámfelismerő-rendszerrel (Zsaru Civil Autókereső Rendszer – „Zsaru-CAR) felszerelt mobil egységek – az elmúlt hét évben 2 458 bűnügyi szempontból érintett gépkocsi lefoglalását kezdeményezték a hatóságoknál, amiből 915 volt a lopott.²⁹

²⁸ Forrás: KEK KH adatnyilvántartása

²⁹ Forrás: Zsaru, 2007/13. 6-11. és 27. o.

A közúti közlekedési nyilvántartásról szóló 1999. évi LXXXIV. tv. 2004. július 1-étől minősítette hatósági tevékenységgé az eredetiségvizsgálatot és vezette be annak hatósági díját. A működtetéshez szükséges előzetes **eredetiségvizsgálat nyilvántartásának** elkészítését többfordulós, sok kérdést felvető közbeszerzési eljárás lefolytatásával kapta meg a jelenlegi szolgáltató.

A KEK KH jogelődje a BM Központi Hivatal az eredetiségvizsgálati nyilvántartás kialakítására három beszerzési eljárást indított.

Az **első**, „a jármű előzetes eredetvizsgálati módszereket támogató, 1 db **technológiacsomag** kiválasztása, a **technológiát támogató informatikai rendszer** kialakítása és annak hivatali környezetbe installálása” tárgyú nyílt közbeszerzési eljárás megindítására **2004. január** 23-án került sor. A közbeszerzési eljárásban három ajánlattevő nyújtotta be ajánlatát, amelyek egyike, a Trans Holding Group Kft. a Közbeszerzési Döntőbizottságnál jogorvoslati kérelmet nyújtott be. A Döntőbizottság 2004. május 7-én hozta meg határozatát, amelyben értékelési szempontokra és a késedelmes ajánlattevői válaszokra vonatkozó kifogásnak helyt adott, de minden más tekintetben a jogorvoslati kérelmet elutasította. A határozat alapján a BM Központi Hivatal az eljárást a kifogásolt részek korrigálásával folytathatta volna.

A BM Központi Hivatal elmondása szerint azt mérlegelte, hogy a kialakult körülmények között már nem biztosítható az eljárás folytatásával az eredeti cél elérése, nevezetesen, hogy a törvényi határidőre rendelkezésre álljon a szükséges technológiai csomag és a hatóság tevékenységét támogató informatikai rendszer, ezért a Közbeszerzési törvényben biztosított jogával élve (Közbeszerzésekről szóló 1995. évi XL. törvény 48. § (2) bekezdése alapján) 2004. május 20-án ajánlati felhívását visszavonta. Így bár a Közbeszerzési Döntőbizottság megbírságot a BM Központi Hivatalt, az eljárás végül eredményt nem hozott³⁰.

A **második** nyílt közbeszerzési eljárás megindítására **2004. novemberében** került sor az „eredetiségvizsgálatot támogató központi **informatikai rendszer** fejlesztése” tárgyban. A közbeszerzési ajánlatban négy ajánlattevő nyújtotta be ajánlatát: a GS Magyarország Kereskedelmi, Szolgáltató és Tanácsadó Kft., az Eclipse Informatikai Rendszerház Rt., a Getronics Magyarország Kft. és a Ramsys Vagyongazdálkodási és Tanácsadó Rt. közös ajánlattevők, valamint az Euromacc Adatfeldolgozó és Szolgáltató Kft. A közbeszerzési eljárás bírálati szempontja a közbeszerzésekről szóló 2003. évi CXXIX. törvény (továbbiakban Kbt.) 57. § (2) bekezdés b) pontja alapján az összességében legelőnyösebb ajánlat volt. A bírálati szempontok alapján az összességében legelőnyösebb ajánlatot a BM Központi Hivatal számára az Eclipse Informatikai Rendszerház Rt. tette. Az eljárásban nyertes ajánlattevő által kért ellenszolgáltatás összege azonban (nettó 5,89 Mrd Ft) meghaladta a BM Központi Hivatal kötelezettségvállalási képességét, ezért a Kbt. 92.§ c) pontja alapján az eljárás eredménytelenül zárult³¹. A fentiek alapján a második pályázat is eredménytelenül lett lezárva.

Az eljárás lezárását követően a KEK EH elmondása szerint az eredetiségvizsgálati nyilvántartással kapcsolatban „olyan műszaki, szakmai feltételek kerültek a megvalósítás látókörébe”, amely indokolta az államtitkot, vagy szolgálati titkot, illetőleg alapvető biztonsági, nemzetbiztonsági érdekeket érintő vagy különleges biztonsági intézkedést igénylő beszerzések sajátos szabályairól szóló 143/2004. (IV. 29.) Korm. rendelet (továbbiakban Külön rendelet) alkalmazását. Az MK OGY Nemzetbizottsági Bizottsága a **2005. március** 23-i bizottsági ülésén az Nbb-53/4/2005-2 számon döntött a „gépjárművek hatósági eredetiségvizsgálatát támogató központi informatikai rendszer fejlesztése és ahhoz kapcsolódó szolgáltatások beszerzése tárgyú eljárás esetében a **Kbt. alkalmazása alóli mentesítésről**.”

A **harmadik** beszerzési eljárást a BM Központi Hivatal már a Külön rendelet szabályainak megfelelően folytatta le. A beszerzési eljárásban két ajánlattevő nyújtott be ajánlatot: az Eclipse Informatikai Rendszerház Rt. És a Budapest Mikroelektronika Rt. A beszerzési eljárásban benyújtott ajánlatokat a BM Központi Hivatal az összességében legelőnyösebb bírálati szempont alapján bírálta el. Az eljárás nyertes ajánlattevője az Eclipse Informatikai Rendszerház Rt. a

³⁰ Ld. Közbeszerzési Döntőbizottság 4720/2004. számú határozata "a jármű előzetes eredetiségvizsgálati módszereket támogató, 1 db technológiacsomag kiválasztása, a technológiát támogató informatikai rendszer kialakítása és annak hivatali környezetbe történő installálása" címén kiírt pályázatban elkövetett jogsértésről.

³¹ Az eljárás eredményéről a hirdetmény a Közbeszerzési Értesítő 9. számában (2005. 01.24. ikt.szám: 0378/2005) jelent meg.

korábbi eljáráshoz képest jelentős, nettó 2,3 Mrd Ft-tal kedvezőbb kereskedelmi ajánlatot (nettó 3,68 Mrd Ft) nyújtott be, míg a Bp. Mikroelektronika Rt. 4,4 Mrd. Ft-os kereskedelmi ajánlatot tett.

Így végül az Eclipse került ki győztesen az informatikai megoldásért folyó versenyből.

A GVH előtt nem ismertek azok a sajátos „műszaki, szakmai feltételek”, amely miatt a közbeszerzési törvény általános szabályainak alkalmazására végül az informatikai beszerzés során nem kerül sor. Megjegyzendő még, hogy az eredetvizsgálók és a BM Központi Hivatala között már a korábbi években is létezett on-line informatikai kapcsolat, így vélelmezhető, hogy a rendszer újjászervezésére lehetett volna olcsóbb megoldást is találni.

Ugyancsak nem ismert a GVH előtt, hogy az informatikai rendszert érintő pályáztatás mennyiben befolyásolta magát az eredetvizsgálati technológiák kiválasztását, és a szolgáltatást végző vállalkozások közötti lehetséges versenyt. A GVH-nak nincs információja arról, hogy miért maradhatott el a közbeszerzés magának az eredetvizsgálatnak a területén. Nyilvánvaló azonban, hogy a verseny elhagyása növeli annak a veszélyét, hogy – különösen, ha a nagyobb beszerzési költségeket a szolgáltatás igénybevételének kötelező jellege folytán akadálytalanul lehet áthárítani a fogyasztókra – túlzott árak alakuljanak ki.

4. Integrált vizsgálat

A közúti járművek műszaki megvizsgálásáról szóló 5/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet módosításával, (amely módosítást a 19/2006. (IV. 19.) GKM rendelet tartalmazza), 2007. május 1-jétől megváltoztatták a gépjárművek és pótkocsik időszakos műszaki vizsgálatának rendjét. A Gazdasági és Közlekedési Minisztérium (a továbbiakban GKM) a közlekedésbiztonsági és környezetvédelmi szakmai szempontokra hivatkozva a vizsgáztatás technológiájába integráltan új vizsgálati elemeket vezetett be, amelyek lehetővé teszik a jármű egyedi azonosítóinak, műszaki adatainak, okmányainak, valamint a járműnyilvántartás adatainak mélyebb elemzését, hitelességének ellenőrzését.³²

A 5/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet 5. mellékletének 2.1.3. pontja már nevesíti, hogy a műszaki vizsgálat során a vizsgált járműre vonatkozó valamely okmányban (engedély, műbizonylat, igazolólap stb.) rögzített **adatot össze kell vetni** a jármű vonatkozó adatával, jellemzőjével, **tényleges állapotával**.

A rendelet módosítása csupán annyiban különbözik a fentiektől, hogy jármű gyári azonosító jeleinek ellenőrzése mellett, mindezen adattartalmat a járműnyilvántartás adataival összeveti. A GKM azzal indokolja a jogszabály módosítást, hogy ezzel kívánja a gépjármű-nyilvántartás hiányait pótolni, az adataik közhitelességét javítani, a gépjárműbűnözést visszaszorítani és a visszaélések számát csökkenteni.

Az időszakos műszaki vizsga továbbra is az integrált vizsgálat mellőzésével végezhető, amennyiben a vizsgált járművön korábban már végeztek előzetes eredetiségvizsgálatot. Ennek tényét a vizsga megkezdésekor a központi eredetiségvizsgálati nyilvántartás útján informatikai eszközökkel ellenőrzik. A rendszer vizsgálja továbbá, hogy a jármű rendszáma, alvázszáma vagy járműokmány száma alapján szerepel-e a körözési adatbázisban. Az azonosító jelzések meghamisításának az integrált vizsgálat elvégzése során felmerülő gyanúja esetén a gépkocsi előzetes eredetiségvizsgálatát kezdeményezik, maguk nem végzik el azt. Ha az integrált vizsgálatlalt történő ellenőrzés alapján bűncselekmény elkövetése valószínűsíthető, akkor a további eljárásba a rendőrséget is bevonják.

³² Forrás: http://www.gkm.gov.hu/print/sajtoszoba/sajtoanyagok/2007/07aprilis/integ_vizsg.html

Az integrált vizsgálat e szabályozás szerint nem helyettesíti az előzetes eredetiségvizsgálatot, mivel annak meghatározott célja, hogy egy adás-vétel esetén vizsgálja és igazolja a ténylegesen megvételre kerülő jármű és annak nyilvántartott adatai közti hiteles kapcsolatot. Ugyanakkor eszközeit, **technikai és technológiai elemeit tekintve hasonló vizsgálatról, sok szempontból párhuzamos tevékenység végzéséről van szó.** Így kerülhet sor arra, hogy az integrált vizsgálat esetében feltárt adat „nemegyezőség” következtében eredetiségvizsgálat kerül elrendelésre (mindkét vizsgálatra kiszabott díjak megfizetése mellett).

Miközben tehát a rendelet szerint „az integrált vizsgálat részletes **technológiáját** a Közlekedési Főfelügyelet a külön jogszabályban meghatározott előzetes eredetiségvizsgálati módszerek **közül** – a biztonsági követelményekre tekintettel – választja ki és adaptálja (integrált vizsgálati technológia)”, **ezt a megoldást jogilag nem tették egyenértékűvé.** A használt autók piacán elég nagy gyakorisággal fordul elő az az eladói viselkedés, hogy a műszaki vizsgát követően értékesíti a tulajdonos a gépkocsiját. Az integrált vizsga – amennyiben az az autó eredetének igazolására is alkalmas – ösztönzést és biztonságot is garantálhatott volna a vevők számára, egyúttal az elkülönült vizsgálatot – magasabb költségével együtt – szükségtelenné tehetné volna. Ezt azonban nem teszi lehetővé a jelenlegi szabályozás.

Így aztán **jelentős többletköltségek merülnek fel mind az állampolgárok számára, mind a műszaki vizsgáló állomásokon**³³ az integrált vizsgáztatás követelményeinek való megfelelés miatt (pl. informatikai csatlakozás az adatbázishoz, adatlekérdezés, eljárási technológia beszerzése és alkalmazása), **miközben ezek eredményei szinte teljességgel** – a nyilvántartott adatok valódiság ellenőrzését leszámítva – **haszontalanok.** Ezt a vizsgálatot ugyanis olyan autóknál kell elvégezni, amelyek 1999 óta nem estek át eredetiség vizsgálaton (mert nem volt tulajdonosváltásuk), s amennyiben ezekről kiderül a tisztázatlan eredet, a lopás valószínűsége, akkor is régen elévült bűncselekményekről van szó.³⁴

Mindebből következően **az integrált vizsgálatra kötelezés** esetén is megállapítható, hogy a jelenlegi túlzott költséggel (az általunk becsült ráfordítás elérheti az **5-6 milliárd forintot**) járó – ebből következően **kevésbé hatékony** – **ellenőrzési eszközt és rendszert alakított ki a szabályozó.**

A Nemzeti Közlekedési Hatóság (a továbbiakban NKH) úgy nyilatkozott, hogy a szükséges **informatikai fejlesztéseket** a közbeszerzésekről szóló 2003. évi CXXIX. törvény alapján kezdeményezte. A jelenleg fejlesztés alatt álló Közúti Központi Információs Rendszer (KÖKIR) teljes körű megvalósítása érdekében az NHK sem a Kbt., hanem a Külön rendelet szabályai szerint végzi a pályáztatásait.

A GVH információi szerint az NKH az integrált **vizsgálati tevékenység** körében a működtetéshez szükséges **szoftver**, valamint a bevezetéshez szükséges **oktatás és képzés** kialakítására, elvégzésére **egy vállalkozást**³⁵ **választott ki.** Az informatikai szolgáltató az Eclipse Rt. Ezzel az NKH is ugyanazt a piaci szereplőt hozta monopolhelyzetbe, mint a KEK KH.

³³ A kijelölt műszaki állomások mintegy 6-700-as száma meghaladhatja még az eredetvizsgáló állomások számát is. 2007-ben a kombinált műszaki vizsgára történő átállás költségei egyes sajtóértesülések szerint meghaladták az állomásonkénti 1-1,5 millió forintot, így a műszaki állomások egyszeri ráfordítása is **mintegy 1 milliárd** forintra becsülhető. A hatóság becslése szerint a mintegy 3,3 milliós gépjárműpark 10-20 százalékát érintheti az integrált vizsgálati kötelezettség, aminek többletráfordítása így elérheti a **3-4 milliárd forintot.**

³⁴ A NKH honlapján közzétett tájékoztató szerint (<http://www.nkh.hu/content/view/4380/5326/>) az első néhány hét alatti eredmény az alábbi: „2007. májusában a műszaki vizsgára jelentkezett 133 ezer gépjármű 11,5%-ánál kellett integrált vizsgálatot végeznünk, ezek közül 99 gépjárművet utasítottunk eredetvizsgálatra, mivel nem volt hitelt érdemlően megállapítható a gépjármű elsődleges azonosítóinak eredetisége; ebből 20 gépjármű szerepelt a körözési nyilvántartásban, ami azt jelenti, hogy minden munkanapon kiszűrésre kerül egy-egy körözött jármű.”

³⁵ A használt vizsgálati technológiában kizárólagos helyzetet élvező Trans Holding Plus Kft.-nek 100%-s tulajdonosa a Trans Holding Group Kft., mely egyike az öt elfogadott eredetiségvizsgálati technológiával rendelkező cégnek. E – különböző szolgáltatásokat mintegy monopóliumként nyújtó – cégek között az információk szerint tulajdonosi és egyéb üzleti kapcsolatok is vannak.

Versenyszempontból kifogásolható továbbá, hogy nem indokolhatóan

- A kijelölt vizsgáallomások számára - az előírt fémszerkezet vizsgálatokhoz - az **NKH körlevele alapján**, egyetlen vállalkozás³⁶ ajánlatában szereplő **eszköz** használatát javasolja az integrált vizsgálat protokolljának végrehajtásához, amely protokollt is maga az érintett vállalkozás érdekeltségi körébe tartozó vállalkozás³⁷ készítette.
- E vállalkozás magát az NKH kizárólagos szállítójának tünteti fel,
- E vállalkozás – feltehetően az érdekvédelmi szervezetek nyomására – korábban a vizsgálati eszközökre vonatkozó ajánlatát mintegy 30% volt képes csökkenteni és hasonló díjelengedés történt az oktatási költségek esetében is. Ez önmagában is az árak extra magas profittartalmára utal.

5. A GVH szempontjai

A Gazdasági Versenyhivatal 2002-2003-ban **versenykorlátozó megállapodás miatt versenyfelügyeleti eljárást folytatott le a jelenleg is legnagyobb piaci szereplők ellen**. A vizsgálat során bizonyítható volt, hogy az eredetvizsgálati kötelezettség kötelezővé tétele előtti hónapokban, 1999 elején a hatósággal kötött szerződések életbe lépésétől kezdődően kartell megállapodás alapján kialakított árakat alkalmaztak a vizsgálati állomások, mely kartell létrehozásában a vizsgálatra kijelölt vállalatok vettek részt. A megállapodás kiterjedt a **minimális** vizsgálati díjakra, valamint az adható árkedvezmény rendszerére. A tényleges vizsgálatokat végző alvállalkozókat kötelezték a megállapodás szerinti díjak alkalmazására. Az 1999-es megállapodás később, 2001-ben megújításra került oly módon, hogy az a minimális díjak növekedését eredményezte. A THG és az IHG – a megállapodás szerinti díjakhoz képest is – további díjemelést hajtott végre. Ebben az eljárásban megállapításra került a tiltott árkartell, amelyben az érintett cégeket a GVH 27,3 millió forintos bírságra sújtotta, és eltiltotta a további jogsértéstől³⁸. Egyúttal kitért a Versenytanács arra is, hogy – tekintettel arra, hogy ebben az esetben az állampolgárok által kötelezően igénybe veendő szolgáltatásról van szó, ami miatt a keresleti árrugalmasságot gyakorlatilag nullával egyenlő – mindenképpen szükségesnek látszik valamilyen hatósági szabályozás. Önmagában tehát a GVH – az autók műszaki vizsgáztatásához hasonló jellegű szolgáltatási helyzet miatt – nem tartotta már akkor sem indokolatlannak a szolgáltatási tarifák hatósági szabályozását.

2004. év folyamán az eredetvizsgálati eljárás hatósági eljárássá tétele megtörtént. Ekkor azonban az **eredetvizsgálati szolgáltatást végző vállalkozások körében** elmaradt a piacért történő versenyeztetés, s a korábbi kartellben kialakult árak – érdemi jogszabály előkészítés, költségvizsgálat és ár-összehasonlítás nélkül – váltak a hatósági eljárási díjak megállapításának alapjává oly módon, hogy míg korábban a kartell tagjai az idősebb autókra – egyes esetekben akár 50%-os – díjkedvezményt is adtak, a hatósági díjassá tétel során ez az árkedvezmény is eltűnt. Jellemző, hogy a lényegesen magasabb költségtartalmú műszaki vizsgáztatás vizsgadíjai alig haladják meg az eredetvizsgálati díjakat.

Az elmaradt versenyeztetési eljárás lefolytatására azóta sem került sor, így az irreális szolgáltatási díjak nemhogy fennmaradtak, de 2007-ben még tovább nőttek. Ugyancsak fennmaradt az a helyzet, hogy a hatóság – bár a tényleges vizsgálatot az eredetvizsgáló állomások végzik – nem az állomásokkal köt szerződést a szolgáltatási tevékenység

³⁶ A Trans Holding Group Kft./Trans Holding Plus Kft.

³⁷ A Trans Holding Plus Kft

³⁸ A Trans Holding Group 3,5, a Metalelekro 8,5, az Euro-Mobil 5,3, az NJL 9, az IHG-Info Holding 1 millió forint bírságot kapott.

elvégzésére, hanem közbeeső „fővállalkozókon” keresztül. Megjegyzendő, hogy a gépjármű műszaki vizsga állomásoknál ilyen köztes láncszem, jellemzően nincs a rendszerbe iktatva.

Az eredetvizsgálati szolgáltatási piac szereplői – versenyeztetés nélküli! – magas árakat és különleges jogokat élveznek 2011-ig.

A versenyfelügyeleti eljárást követően a **Gazdasági Versenyhivatal több alkalommal véleményezett érdemi eredmény nélkül jogszabályokat, folytatott sikertelenül közbenjárást a verseny érdekében**, amely során az eredetvizsgálat fennmaradása mellett a piac verseny előtti megnyitását, a rendszer átláthatóságának növelését, illetve végső soron a rendszer működésével kapcsolatos társadalmi költségek csökkenését szerette volna elérni.

Lényeges döntések előkészítésekor – például a kartellben kialakított árak igazgatási szolgáltatási díjakká tétele idején – elmaradt a GVH bevonása az államigazgatási egyeztetésbe. Más esetekben a GVH javaslatait érdemben nem vették figyelembe az állami szervezetek, s végeredményben olyan átalakuláson ment át a rendszer, amely miközben a túlszabályozottsága folyamatosan növekedett, a piacért vagy a piacon folyó versenyt sikerült folyamatosan mellőzni. Összességében mindennek a következményeként a költségek, mind az állami kiadások, mind a közvetlen lakossági terhek egyre nőnek.

Legutóbb 2007-ben, az egyes igazgatási hatósági eljárások díjairól, illetve az adatszolgáltatásért fizetendő igazgatási szolgáltatási díjakról szóló belügyminiszteri rendeletek módosításáról készült IRM rendelet tervezet észrevételezése során fejtette ki a GVH, hogy a díjak 2007. májusi megemelését nem támogatja.(VP/0095/2007.)

A GVH érvelése szerint a gépkocsik eredetiségvizsgálatának ésszerűsége – a társadalmi költségfordítást az eredményhez viszonyítva – erősen kétségbe vonható.

A GVH álláspontja szerint az autólopások számának alakulása többféle társadalmi-gazdasági okra (különösen a külső – balkáni háború, orosz, román és ukrán felvevő piacok – és belső autópiaci, autófinanszírozási helyzet megváltozása) vezethető vissza, és bár feltehetően az eredetiségvizsgálatnak is van némi visszatartó ereje, számos más, kisebb társadalmi összköltséggel járó módszer is szóba jöhetne. Megjegyzésre került, hogy a GVH véleménye szerint további csökkenés e módszer tartós fennmaradása esetén nem várható, tekintettel arra, hogy a lopott autók egyrészt nem belföldön, hanem külföldön cserélnek gazdát, másrészt alkatrészként kerülnek értékesítésre, ezzel kikerülve a használt autó átírásához szükséges eredetiségvizsgálatot. A rendszer átgondolását tartja indokoltnak az is, hogy bár 2002. évtől gyakorlatilag változatlan az autó lopások száma, azonban az ORFK nyilatkozata szerint maga a bűncselekmények indítéka változik, vagyis előtérbe kerülnek a különféle csalási módszerek, mint például biztosítási csalás, lízingcsalás, amely megelőzésére az eredetiségvizsgálat rendszere az ügy jellegéből kifolyólag nem alkalmas.

A 2007. márciusában megküldött tervezet magyarázat és indoklás nélkül érkezett, ezért nem látta a GVH bizonyítottan a közúti közlekedési igazgatási hatósági eljárások díjainak a rendeletben felsorolt mintegy 20 %-kal való emelésének szükségességét.³⁹ A díjemelés ennek ellenére megvalósult.

³⁹ A KEK KH a díjemeléssel kapcsolatban a Hivatal költségvetési gazdálkodására hívta fel a figyelmet. 2002-ben 14 milliárd költségvetési támogatást kaptak és 10-11 milliárd bevételi kötelezettségük volt, 2007-ben 7,5 milliárd költségvetési támogatás mellett 11,5 milliárd bevételi kötelezettségük volt. Ez idő alatt feladataik exponenciálisan növekedtek, és az inflációs hatás sem érvényesült soha a költségek, bevételek tervezésekor.

Az előzetes eredetiségellenőrzés hatósági díjai⁴⁰		
	<i>29/2004. (VI. 16.) BM rendeletben megállapított</i>	<i>15/2007. (III. 13.) IRM rendelet – hatályos 2007. V. 1-től⁴¹</i>
Személygépkocsik előzetes eredetiségellenőrzésének elvégzéséért fizetendő díjak		
a) kis kategória (1400 ccm hengerűrtartalomig)	14 300	17 000
b) közép kategória (1401-2000 ccm hengerűrtartalomig)	15 300	18 500
c) felső 2001 ccm hengerűrtartalom felett	16 100	20 000
Motorkerékpárok előzetes eredetiségellenőrzéséért fizetendő díjak		
a) 500 ccm hengerűrtartalomig	13 000	15 500
b) 500 ccm hengerűrtartalom felett	14 000	17 000
Kis tehergépkocsik (megengedett legnagyobb össztömeg: 3,5 t-ig) előzetes eredetiségellenőrzéséért fizetendő díjak:	16600	20 000
Tehergépkocsik		
Megengedett legnagyobb össztömeg 3,5 – 7,5 t-ig	17 600	21 000
Megengedett legnagyobb össztömeg 7,5 t-től	18 600	22 000
Autóbusz		
Szállítható személyek száma 20 főig	17 700	21 000
Szállítható személyek száma 20 fő felett	18 700	22 000
Mezőgazdasági vontató, lassú jármű	16 600	20 000
Pótkocsi		
Könnyű pótkocsi (lakókocsi)	13 000	16 000
Nehéz pótkocsi	14 500	17 500
Különleges pótkocsi (felépítménnyel ellátott)	14 500	19 000

⁴⁰ A 29/2004. (VI. 16.) BM rendelet 3. számú melléklete alapján

⁴¹ Különösen szembeötlő a díjak aránytalansága, ha összevetünk néhány díjtételt. Míg az **eredetvizsgálat** legkisebb összege (kis motorkerékpár) is eléri **15 500 Ft**-ot, az integrált vizsgálat díja pedig egységesen **7 200 Ft**, addig a **műszaki vizsga díja** a segédmotoros kerékpároknál **1 900 Ft**, s egy személygépkocsinál **7 700 Ft**, míg a **környezetvédelmi felülvizsgálat** díja egy hagyományos gépkocsinál **4 550 Ft**. Az eredetvizsgálat **legmagasabb** összege **22 000 Ft**, a műszaki vizsgáé 11 800 Ft, a környezetvédelmi vizsgálaté pedig 11 600 Ft.

6. Következtetések

Az állampolgárok számára az eredetiségvizsgálat díja az utóbbi években évente mintegy 8-10 milliárd Ft kiadást jelentett. Tekintettel arra, hogy minden vizsgálatnál esetleg 2 400 Ft az igazolás kiállítás hatósági díja, ezen felül 1 250 Ft az adatlekérdezés díjtétele is, így összesen éves szinten mintegy további **2 milliárd forint**ra tehető adminisztrációs költségek felmerülésével is számolni kell. Összesen **a tulajdonosváltáshoz kötött eredetvizsgálat éves költségei 2008-ra már elérhetik a 14-15 milliárd forintot** is, miközben tíz év alatt az autólopások száma évi 15-17.000-ról minteg 7.500-ra csökkent.

Még ha az évi tízezer gépkocsi lopás elmaradását teljes egészében az eredetvizsgálatnak tudnánk is be (ami egyébként nem volna helyes, hiszen a gépkocsi bűnözés piacának szűkülésében, módszereinek változásában más okok – különösen autófinanszírozás megváltozása, a törzskönyv bevezetése, a rendőrség célzottabb aktivitása, felvevő piaci helyzet megváltozása – is közre játszhattak), **az el nem lopott autók hipotetikus számára vetítve is – a jelenlegi díjtételek mellett – egyetlen autólopás ilyen módon történő megelőzésének költsége immár eléri az 1,4-1,5 millió Ft-ot.**

Az eredetvizsgálati eljárásnak igaz hatóságilag megállapított díjszabása van, azonban nem feledhető, hogy ezek a tarifák korábbi kartellben kialakult árak alapján lettek meghatározva, aminek eredményeként a korábbi árkartell hatásai továbbra is érvényesülnek. Versenyeztetési eljárás lefolytatására gyakorlatilag 1999. óta nem került sor – sem a 2004-es hatósági eljárássá tétel idején, sem pedig a későbbi szerződés hosszabbítások időpontjában. Ennek következtében a piac szereplői miniszteri rendelettel megerősített magas árakat és – versenyeztetés nélküli – különleges jogokat élveznek 2011-ig.

Ugyancsak **versenyeztetés nélküli magas árak érvényesülnek a műszaki vizsgába integrált vizsgálat esetén is**. Míg egy személygépkocsi műszaki vizsgájának alapdíja 7 700 Ft, addig az integrált vizsgálat – amely gyakorlatilag csupán adategyeztetést jelent – többletdíja 7 200 Ft.

Az NKH által közzétett első adatok alapján⁴² – feltéve, hogy a kezdeti arányok nem módosultak érdemben – megállapítható, hogy ha a mintegy 15 000 autónak a „vizsgálati” többletköltsége⁴³ több mint 100 milliós nagyságrendű összeg, s ha ebből csupán 22 volt a körözött, akkor egy körözött autónak az integrált vizsgálattal történt kiszűrése több, mint **5 millió (!!) forintot tett ki.**

Az integrált vizsgálat bevezetésére való felkészülés, valamint a még eredetvizsgálaton át nem eset autók integrált vizsgálat keretében történő vizsgáztatása is mintegy **4-5 milliárd forintjába⁴⁴** kerül a társadalomnak, nem számítva a Nemzeti Közlekedési Hatóság ezzel kapcsolatos külön ráfordításait.

Az eredetiségvizsgálat rendszerét védők arra hivatkoznak, hogy éppen a módszernek köszönhető a lopások számának csökkenése, és nem is helyes a lopott autók számának és az eredetvizsgálati ráfordításoknak az arányba állítása. A Gazdasági Versenyhivatal álláspontja szerint azonban – nem vitatva azt, hogy a közvetett társadalmi hasznok sorában más elkerült költségekből (például lopási kockázat csökkenésével összefüggő esetlegesen alacsonyabb biztosítási díjak) származó hasznok is léteznek – az eredetvizsgálati kötelezettség után bekövetkezett lopáscsökkenést és a többlet ráfordításokat kell és lehet is egymással

⁴² Ld. 32. lábjegyzetben szereplő, az NHK által közzétett adatok alapján számítva.

⁴³ A közúti járművek forgalomba helyezésével és forgalomban tartásával, környezetvédelmi felülvizsgálatával és ellenőrzésével, továbbá a gépjárműfenntartó tevékenységgel kapcsolatos egyes közlekedési hatósági eljárások díjáról szóló 91/2004. (VI. 29.) GKM rendelet szerint.

⁴⁴ Ld. 31. lábjegyzet.

szembeállítani. Amit ezeknek a számoknak az összevetése mutat, abból csak az a következtetés adódik, hogy ilyen magas társadalmi költség felvállalására nincsen ésszerű, elfogadható indok.

Kétségtelen tény, hogy az 1990-es évek közepének állapotaihoz képest az 1998-99-től alkalmazott számos intézkedés, valamint a gépjármű bűnözés gazdasági és társadalmi környezetének megváltozása csökkentette az autólopások számát, növelte a közbiztonságot, s a gépjármű adásvételek, s az ezzel kapcsolatos jogügyletek biztonságát. Nem vitatható az sem, hogy azok a befektetések, amelyek az elmúlt egy évtizedben történtek, ma már elvezettek egy viszonylagosan hitelesnek tekinthető gépjármű adatbázis kialakulásához. Nem tudható azonban teljes bizonyossággal, hogy mely tényezőnek mekkora hatása volt ennek az eredménynek a bekövetkezésében. Az általunk végzett – viszonylag durva – számítások azonban azt jelzik, hogy az állam folyamatosan jelentkező, sok tényező miatt megkérdőjelezhető módon kialakított, túlzottan magas ráfordítással érte el ezt az eredményt.

Az eredetiség ellenőrzés valódi haszna az, hogy a gépjárművek azonosító adatai gyári eredeti állapotának ellenőrzése, illetőleg összevetése a rendelkezésre álló adatbázisokkal megtörténik. Más gépjármű igazgatási ügyek intézése során az eljáró hatóságok jellemzően csupán okiratok alapján járnak el. Ez azt jelenti, hogy az ügyintézés során az eljáró hatóság nem felelteti meg a járművet, a kiállított okmányokkal és kiadott hatósági jelzésekkel. Az összevetés elmaradása nem csupán a tulajdonosváltáskor eredményez kockázattövekedést, de más közlekedésigazgatási eljárások esetén is.

A Gazdasági Versenyhivatal véleménye szerint ilyen díjtételek és ráfordítások mellett mind az elkülönült, tulajdonosváltáshoz kötődő általános eredetvizsgálati kötelezettség, mind az integrált vizsgálati kötelezettség fenntartása, illetve azok működtetésének jelenlegi rendszerei erősen megkérdőjelezhető megoldást jelentenek.

Ilyen magas társadalmi költségek mellett – bizonyos előnyeik ellenére nem célszerű és nem hatékony, ezért – káros fenntartani ebben a formában ezeket az állami – sok elemében párhuzamos – rendszereket és ellenőrzéseket.

A Gazdasági Versenyhivatal érdemi rendszer szintű felülvizsgálatot, az állami rendszerek átláthatóságának, működési hatékonyságának jelentős növelését, szükség esetén pedig deregulációt tart szükségesnek az eredetiség ellenőrzés területén, mert a mai rendszer fenntartása a társadalom számára egyértelműen több költséggel jár, mint amekkora haszon származik belőle.

Tekintettel arra, hogy a műszaki és informatikai háttér, a vizsgálati technikák és az eljárások léteznek, és széles körben hozzáférhetőek, nem látjuk akadályát annak, hogy a jövőben ez a szolgáltatás – kisebb társadalmi ráfordítás mellett – valamilyen formában fennmaradjon.

Valószínűnek tartjuk, hogy az állam által működtetett, illetve felügyelt közlekedésigazgatási funkciók integráció révén történő egyszerűsítése, több igazgatási és szolgáltatási funkció egyesítése (a gépjármű azonosságának, műszaki állapotának, a környezetvédelmi megfelelőségének, a tulajdonjogi tisztaságának „egyablakos” ellenőrzése) is megoldást jelenthet a kapacitások jobb kihasználása, a költségek csökkentése, a hatékonyság növelése érdekében, ami aztán megjelenhet az ezen szolgáltatások árainak érdemi csökkenésében is.

A jelenleg rendelkezésre álló hálózat – melynek becsült nagysága összesen, figyelembe véve mind az eredetvizsgáló, mind a műszaki vizsga végzésére kijelölt állomásokat már elérheti akár az 1200-1400 vizsgáló állomást is – kihasználtsága összességében valószínűleg túlságosan alacsony. Ez az eredetvizsgálati speciális eszköz- és személyi befektetések szempontjából önmagában is rossz kapacitáskihasználást valószínűsít, ami növeli a társadalmi költségeket. Az integrált állomások előnye, hogy több funkcióra alkalmasak (adategyeztetés, valódiság ellenőrzés, műszaki vizsgáztatás, környezetvédelmi ellenőrzés, ráadásul jellemzően az

autószervezetekhez kötődnek). Ez potenciálisan lehetővé teszi, hogy egy helyen lehessen többféle szolgáltatást igénybe venni, ezáltal az egységnyi ráfordítások csökkenthetőek.

Az esetleges többfunkciós vizsgáló állomásokhoz telepített gépjármű azonosítás fenntartását is azonban érdemi **rendszer- és díjfelülvizsgálatnak** kell megelőznie.

Ennek során indokolt többek között – két-három éves gyakorisággal versenyeztetéssel, vagy folyamatos technológia elismerési eljárási rend alkalmazásával – reális piaci áron biztosítani az elismert technológiákhoz történő hozzáférést a tényleges vizsgálatokat elvégző állomások számára.

Ugyancsak megoldás lehet egyetlen, a minimális eljárási követelményeket pontosan meghatározó technológiai eljárási rend állam által történő rendelkezésre bocsátása oly módon, hogy versenyeztetéssel vásárolja meg a használati jogot erre az állam, vagy amennyiben – például kartell miatt – versenyáron ehhez nem lehet hozzájutni, saját maga dolgoz ki ilyen eljárást. Mindegyik esetben fontos, hogy – nem megkerülhető – jogi és eljárási garanciákat kell teremteni az állami szervek döntéseinek átláthatóságára, a technológia használat költségeinek minimalizálására.

Valószínűsíthetően felesleges többletköltséget indukál a közbülső vállalkozások rendszerbe illesztése is. Érdemesebbnek tűnik a hatóságnak közvetlenül az állomások tényleges működtetőivel szerződni mind az adatbázishoz való hozzáférés, mind a tevékenységek elszámolása tekintetében még akkor is, ha ez ellenőrzési többlet terhet jelent a hatóságok számára. Tekintettel arra, hogy a műszaki vizsgát végző állomásokon a hatóság maga is folyamatos ellenőrzést végez, illetve jelen van, ez a többletköltség nem valószínűsíthető számottevőnek.

Egy ilyen – feltételezhetően olcsóbb, „egyablakos” – több igazgatási és ellenőrzési funkciót (a gépjármű önazonossága, a műszaki állapota, környezetvédelmi megfelelése, tulajdonjogi tisztasága ellenőrzése) egyesítő megoldás mellett az autó nyilvántartott és valós adatainak összevetése legalább minden alkalommal megtörténhetne, s külön igény esetén akár anélkül is.

Bármelyik alternatíva esetén indokolt azonban olyan előzetes költség-haszon elemzés elvégzése, amely arra irányul, hogy a megelőzésből – lopáscsökkenésből – származó haszon, összevetésre kerüljön a különféle rendszerek működtetéséből származó összköltséggel. Amennyiben ugyanis az ellenőrzési költségek még átláthatóság, s versenyeztetés mellett is magasabbak, mint a várhatóan bekövetkező károk értéke, akkor ezeknek a módszereknek, rendszereknek a fenntartása gazdaságilag nem racionális, nem igazolható. Ebben az esetben társadalmilag kisebb ráfordítást jelentő rendszerek kialakításán érdemes dolgozni.

Elképzelhetőnek tartjuk végső soron az eredetiség ellenőrzési kötelezettség eltörlésével a szolgáltatás piaci alapokra helyezését akár annak árán is, hogy némi növekedés következik be az autólopások számában⁴⁵.

Az önkéntesség visszaállítása esetén az állampolgárok a használt gépkocsi vásárlásnál várhatóan nagyobb körültekintést tanúsítanak, illetve bizonytalanság esetén, a kockázat elkerülése érdekében továbbra is igénybe vennék – piaci alapon – a szolgáltatást. Valós igények indukálta kereslet esetén ugyanis nem kell félni attól, hogy a piac nem nyújtana ilyen szolgáltatást.

Budapest, 2008. október

⁴⁵ Durva becsléssel, évi 14-15 milliárd forint ráfordítás csökkenés esetén, 3 millió forintos átlagos eseti lopáskárral számolva, közel 5000-es lopásnövekedést lehetne úgy elviselni, hogy ne álljunk rosszabbul, mint jelenleg.

1. sz. melléklet

Az előzetes eredetiségellenőrzés járműkategóriánként meghatározott maximált elszámoló ára (bruttó összeg)				
	<i>2004. június 17-én megkötött szerződésben BRUTTÓ ÁR (BM Hivatal – Közreműködő)</i>	<i>2006. január 13-án a szerződés módosítása szerinti NETTÓ ÁR</i>	<i>2007. június 6-án a szerződés 3. módosítása szerinti NETTÓ ÁR</i>	<i>2007. júniusában érvényes ár a 2006. januári %-ában</i>
Személygépkocsik előzetes eredetiségellenőrzésében történő közreműködésért				
a) kis kategória (1400 ccm hengerűrtartalomig)	11500	9200	10300	112%
b) közép kategória (1401-2000 ccm hengerűrtartalomig)	12000	9600	10750	112%
c) felső 2001 ccm hengerűrtartalom felett	13000	10400	11650	112%
Motorkerékpárok előzetes eredetiségellenőrzésében történő közreműködésért				
a) 500 ccm hengerűrtartalomig	8000	6400	7150	112%
b) 500 ccm hengerűrtartalom felett	10500	8400	9400	112%
Kis tehergépkocsik (megengedett legnagyobb össztömeg: 3,5 t-ig) előzetes eredetiségellenőrzésében történő közreműködésért:	13500	10800	12100	112%
Tehergépkocsik előzetes eredetiségellenőrzésében történő közreműködésért				
Megengedett legnagyobb össztömeg 3,5 – 7,5 t-ig	15000	12000	13400	112%
Megengedett legnagyobb össztömeg 7,5 t-től	16000	12800	14300	112%
Autóbusz előzetes eredetiségellenőrzésében történő közreműködésért				
Szállítható személyek száma 20 főig	15500	12400	13850	112%
Szállítható személyek száma 20 fő felett	15000	12000	13400	112%
Mezőgazdasági vontató, lassú jármű előzetes eredetiségellenőrzésében való közreműködésért	12500	10000	11200	112%
Pótkocsi előzetes eredetiségellenőrzésében történő közreműködésért	10500	8400	9400	112%

2. sz. melléklet

Közigazgatási és Elektronikus Közszolgáltatások Központi Hivatala által az üvegseb törvény alapján **2007-ben**, illetve **2008-ban** nyilvánosságra hozott adatok szerint a nettó 5 millió forintot meghaladó kötelezettségvállalások (Áht. 15/B. § (1) bek.) az eredetvizsgálatot érintően a következőképpen alakultak⁴⁶:

Vállalkozás	2007	2008
METALELEKTRO MŰSZAKI FEJLESZTŐ, KER. ÉS SZOLG. KFT	1 230 427 260	1 041 679 680
TRANS HOLDING GROUP SZOLG ÉS MŰSZAKI SZAKÉRTŐ KFT	1 000 513 980	750 253 920
NJL IPARI ÉS KERESKEDELMI ÉS SZOLGÁLTATÓ KFT	704 216 280	552 478 800
IHG-INFO HOLDING GROUP NEMZETKÖZI INFORM. KER. ÉS SZOLG. RT	692 427 720	592 343 820
EURO MOBIL GÉPJÁRMŰ SZAKÉRTŐI ÁLLOMÁS KFT	373 047 540	355 197 480
MAGYAR AUTÓKLUB	28 034 940	16 233 420
POSTAAUTÓ TISZA ZRT	26 104 680	18 879 960
POSTAAUTÓ DUNA ZRT	8 707 440	6 213 060
METALL-ELEKTRONIC EXPORT-IMPORT KER. ÉS SZOLG.KFT	7 419 060	
FEDOR VÁLLALKOZÁS KFT	6 217 860	6 645 120
<u>ÖSSZES</u> nettó 5 millió Ft feletti eredetvizsgálati szerződés:	<u>4 077 116 760</u>	<u>3 339 925 260</u>
ECLIPSE INFORMATIKAI RENDSZERHÁZ RT – eredetvizsgálati és származásellenőrzés informatikai rendszer fejlesztése és kapcsolódó szolgáltatások	1 202 450 000	1 202 450 000
BM KÖZPONTI HIVATAL – <u>EGYSZERI KIFIZETÉS</u>	<u>3 250 000 000</u>	

⁴⁶ Forrás: http://www.nyilvantarto.hu/kekkh/letoltes/uevgszebes_szerzodesek_2007_07_25.xls és http://www.nyilvantarto.hu/kekkh/letoltes/uevgszeb_szerzodesek_2008.xls

3. sz. melléklet

A Közigazgatási és Elektronikus Közszolgáltatások Központi Hivatala által nyilvánosságra hozott adatok szerint az eredetvizsgálati kifizetések a vizsgálat hatósági eljárásá tétel óta összesítve a következőképpen alakultak⁴⁷

Elvégzett eredetvizsgálatok száma gépjármű típusonként

2008. augusztusi összesítés: 2004.07.01-től 2008.07.31-ig

Összesítés

Díjtípus	Összesen (2004.07 - 2008.07)	
	Elvégzett vizsgálatok száma (db)	Díj
SZEMÉLYGÉPKOCSI, KIS KATEGÓRIA (1400 CCM HENGERŰRTARTALOMIG)	961 464	14 555 843 700 Ft
SZEMÉLYGÉPKOCSI, KÖZÉP KATEGÓRIA (1401 - 2000 CCM)	808 492	13 185 754 800 Ft
SZEMÉLYGÉPKOCSI, FELSŐ KATEGÓRIA (2001 CCM HENGERŰRTARTALOM FELETT)	172 122	2 987 091 600 Ft
MOTORKERÉKPÁR 500 CCM HENGERŰRTARTALOMIG	43 917	607 668 500 Ft
MOTORKERÉKPÁR 500 CCM HENGERŰRTARTALOM FELETT	53 372	805 786 000 Ft
KIS TEHERGÉPKOCSI (MEGENGEDETT LEGNAGYOBB ÖSSZTÖMEG: 3-5 T-IG)	220458	3 904 984 200 Ft
TEHERGÉPKOCSI, MEGENGEDETT LEGNAGYOBB ÖSSZTÖMEG: 3.5-7.5 T-IG)	13 900	258 733 000 Ft
TEHERGÉPKOCSI, MEGENGEDETT LEGNAGYOBB ÖSSZTÖMEG 7.5 T-IG)	58282	1 147 693 200 Ft
AUTÓBUSZ, SZÁLLÍTHATÓ SZEMÉLYEK SZÁMA 20 FŐIG	2298	43 354 200 Ft
AUTÓBUSZ, SZÁLLÍTHATÓ SZEMÉLYEK SZÁMA 20 FŐ FELETT	4982	98 558 900 Ft
MEZŐGAZDASÁGI VONTATÓ, LASSÚ JÁRMŰ	23 509	406 215 800 Ft
KÖNNYŰ PÓTKOCSI (LAKÓKOCSI)	48 816	680 745 000 Ft
NEHÉZ PÓTKOCSI	53532	830 133 000 Ft
KÜLÖNLEGES PÓTKOCSI (FELÉPÍTMÉNNYEL ELLÁTOTT)	3 566	56 378 000 Ft
Összesen :	2 468 710	39 568 939 900 Ft

⁴⁷Forrás:http://www.nyilvantarto.hu/kekhh/kozoz/index.php?k=statisztikai_adatok_lakossagi_elvezget_eredetvizsgalatok_hu (Letöltés: 2008. szeptember 1.)

4. sz. melléklet

1999. évi LXXXIV. törvény a közúti közlekedési nyilvántartásról

(a téma szempontjából lényeges rendelkezések)

2. § E törvény alkalmazása során

10. *A jármű előzetes eredetiségvizsgálata:* olyan **hatósági eljárás**, melynek célja a járművek azonosító adatai és a jármű okmányok valóságának megállapítása.

11. *Származás-ellenőrzési nyilvántartás:* a külföldről belföldi forgalomba helyezés céljából behozott használt járművek és azok tulajdonosai (üzemben tartói) adatainak, valamint a jármű származását igazoló okmányok adatainak és a származás-ellenőrzés eredményének nyilvántartása.

12. *Előzetes eredetiségvizsgálati nyilvántartás:* az előzetes eredetiségvizsgálat során a vizsgált jármű megállapított műszaki és azonosító adatait, rögzített képi adatait, a kérelmező nevét és lakcímét, a vizsgálat eredményét, valamint a vizsgáló jogosultságazonosítóját tartalmazó nyilvántartás.

3. § (1) A közúti közlekedési nyilvántartást (a továbbiakban: nyilvántartás) országos illetékességgel a belügyminiszter irányítása alatt álló hatósági jogkörrel rendelkező központi hivatal (a továbbiakban: Hivatal) működteti.

4. § (1) A Hivatal feladat- és hatásköre:

e) az *f)* pontban meghatározott közreműködők igénybevételével végzi a járművek előzetes **eredetiségvizsgálatát**;

f) ellenőrzi a járművek előzetes **eredetiségvizsgálatában** közreműködő vizsgáló állomások tevékenységét;

9/B. § (1) Az előzetes **eredetiségvizsgálati nyilvántartás** tartalmazza:

a) a kérelmező nevét és lakcímét,

b) a jármű okmányazonosítóját, illetve az okmány fajtájának megjelölését,

c) a vizsgálonak a Hivatal által képzett jogosultságazonosítóját,

d) az előírások szerint mért és azonosított műszaki és rögzített képi adatokat,

e) az okmányok adattartalmának egyezőségére és eltérésére vonatkozó megállapításokat,

f) az előzetes eredetiség-ellenőrzés során megállapított minősítést, és az erről kiállított hatósági bizonyítvány sorszámát,

g) a külön jogszabályban meghatározott minősítés esetén szükséges egyéb hatósági intézkedéseket, azok idejét, az ügyintézőnek a Hivatal által képzett jogosultságazonosítóját,

h) a jármű azonosító és műszaki adatait, valamint motorjának egyedi azonosító jelét, illetve kódját.

(2) Az (1) bekezdés *a)-f)* pontjaiban szereplő adatokat az előzetes eredetiségvizsgálati eljárás során rögzítik.

(3) Az (1) bekezdés *h)* pontjában szereplő adat a járműnyilvántartásból kerül az eredetiségvizsgálati nyilvántartásba.

(4) Az előzetes eredetiségvizsgálati eljárás során felvett adatokat a Hivatal ellenőrzés céljából jogosult a járműnyilvántartás adataival összevetni.

33/A. § (1) A jármű **eredetiségének** ellenőrzésében közreműködőként a jogszabályban előírt feltételek teljesítését követően is csak az jogosult eljárni, aki a Hivatal által szervezett képzésen részt vett.

(2) A jármű előzetes eredetiségvizsgálatában közreműködő a 9/B. § (1) bekezdésének *a)-f)* pontjaiban meghatározott adatokat felveszi, és informatikai úton továbbítja az előzetes eredetiségvizsgálati nyilvántartásba.

35. § (5) A 2004. július 1-je előtt előzetes **eredetiségvizsgálatot végző szakértői állomások**, amennyiben írásban vállalják, hogy 2004. szeptember 1-jéig biztosítják a külön jogszabályban meghatározott feltételeknek való megfelelést, tevékenységüket ezen határidőig a korábban alkalmazott technológiai rendben végezhetik.

42. § Felhatalmazást kap a belügyminiszter, hogy rendeletben szabályozza

c) a jármű **előzetes eredetiségének ellenőrzésében** közreműködők képzésének, továbbképzésének és a vizsgáló állomások működési feltételeinek részletes szabályait, valamint az alkalmazható vizsgálati módszereket;

d) a pénzügyminiszterrel egyetértésben a közlekedési igazgatási hatósági eljárások díjait, mértékét, megfizetésének módját és feltételeit.

5. sz. melléklet

35/2000. (XI. 30.) BM rendelet

a közúti közlekedési igazgatási feladatokról, a közúti közlekedési okmányok kiadásáról és visszavonásáról

Előzetes eredetiség ellenőrzés

44. § (1) A közlekedési igazgatási eljárásban a jármű műszaki eredetiségét a pályázat útján kiválasztott eredetiség vizsgáló vállalkozás és a vele szerződött eredetiség vizsgáló állomás (a továbbiakban: szakértői állomás) vizsgálati szakvéleményével kell igazolni.

(2) Az előzetes eredetiség ellenőrzés a járművek adatainak és a jármű okmányának vizsgálatára terjed ki.

(3) A szakértői állomás köteles a járműazonosító adatokat - a külön jogszabályban meghatározott díj ellenében biztosított - nyilvántartásban is ellenőrizni, valamint a szakvélemény kiadásáról és a vizsgálat eredményéről nyilvántartást vezetni. A szerződési feltételek teljesítését, így különösen az adatellenőrzési és nyilvántartási kötelezettséget, valamint a szakértői állomás működésének személyi és tárgyi feltételeit (8. számú melléklet) a Hivatal ellenőrzi.

(4) A szakvéleményt a járműkísérő lapra kell felvezetni, ami tartalmazza a jármű műszaki adatait, az alkalmazott vizsgálati eljárás megnevezését, a vizsgálat eredményét és az esetlegesen észlelt elváltozások okát.

(5) Az előzetes eredetiség ellenőrzést el kell végezni:

a) a külföldről behozott használt, továbbá nem a gyártótól, illetve márkakereskedőtől közvetlenül beszerzett új jármű első forgalomba helyezésekor,

b) a forgalomból végleg kivont járművek ismételt forgalomba helyezésekor,

c) a kivitel előtt Magyarországon már forgalomba helyezett járművek külföldre történő értékesítése miatt a jármű forgalomból történő kivonásakor, illetve a kiviteli rendszám kiadásakor,

d) a járműben használt alváz és/vagy motor beépítésének nyilvántartásba vételekor,

e) ha a közlekedési hatóság a jármű alváz- és/vagy motorszámában az eredeti állapothoz képest változást észlel,

f) a jármű - kivéve a lassú járművet és a lassú jármű pótkocsiját - tulajdonjogában bekövetkezett változás nyilvántartásba vételekor.

(6) A nyilvántartásba vételhez olyan szakvélemény fogadható el, amelynek kiállítása óta hatvan napnál több nem telt el.

(7) A műszaki eredetiség igazolása nélkül is nyilvántartásba kell venni a jármű tulajdonjogában bekövetkezett változást, ha annak jogalapja öröklés, gazdasági társaságok átalakulásával bekövetkezett vagyonszerzés, amikor az újonnan létrejött gazdálkodó szervezet a korábbiak általános jogutódja lesz, illetve ha a jármű nyilvántartott üzemben tartója változatlan marad, feltéve, ha polgári jogi szerződés teljesülésével a jármű tulajdonosává válhat.

Az előzetes eredetiség ellenőrzés végzésének személyi és tárgyi feltételei, az eredetiség ellenőrzés eredménye

Az eredetiség ellenőrzés személyi és tárgyi feltételei

1. Biztosítás

A szakértői állomásnak eredetiség ellenőrzésre kötött felelősségbiztosítással kell rendelkeznie.

2. Személyi feltételek

A szakértői állomás:

- a) alkalmazottja részt vett eredetiség ellenőrzés oktatáson,
- b) a vizsgálati technológiára és az ellenőrzési módszerekre titoktartási kötelezettséget vállal,
- c) tulajdonosa, cégjegyzésre jogosult képviselője, alkalmazottja bejegyzés nélküli hatósági erkölcsi bizonyítvánnyal rendelkezik.

3. Telephely feltételek

A szakértői állomás:

- a) a megkövetelt vizsgálatnak megfelelően kialakított, zárható és fizikai, elektronikus védelemmel ellátott helyiségekkel, a szigorú számadásos járműkísérő lapok, bélyegzők biztonságos tárolására, felhasználására alkalmas feltételekkel rendelkezik,
- b) kulturált ügyfélfogadásra kialakított feltételekkel rendelkezik.

4. Informatikai feltételek

A szakértői állomás:

- a) a nyilvántartásban történő ellenőrzéshez szükséges megfelelő számítástechnikai eszközökkel rendelkezik,
- b) az ellenőrzés adatainak biztonságos továbbításához szükséges zárt hálózattal rendelkezik,
- c) nyilvántartása alkalmas arra, hogy a vizsgált járművekre adott szakvélemény a jármű azonosító adatai alapján visszakereshető legyen,
- d) technikai és szervezési intézkedésekkel, valamint ellenőrzési rendszer kialakításával gondoskodik a kezelt adatokhoz való jogosulatlan hozzáférés, azok jogosulatlan megváltoztatása, nyilvánosságra hozatala vagy törlése, illetőleg a sérülés vagy a megsemmisülés elleni védelemről.

5. Adminisztratív feltételek

Gondoskodik a járműkísérő lap felhasználásának nyilvántartásáról és elszámolásáról.

6. Egyéb feltételek

A szakértői állomás:

- a) rendelkezik olyan, az autógyárak által kiadott adatbázissal, amely tartalmazza a magyarországi járműállományt jellemző járműtípusok azonosító adatainak elhelyezésére és összetételére vonatkozó információkat,
- b) bármely időpontban biztosítja a hatóság helyszíni ellenőrzését,
- c) vállalja, hogy a járműkísérő lap adatairól és a szakértői vizsgálat eredményéről elektronikus úton értesíti a Hivatalt,
- d) vállalja, hogy bűncselekményre utaló körülmények esetén értesíti a területileg illetékes rendőrhatóságot.

Az eredetiség-ellenőrzés eredménye

„A” minősítés

A jármű alváz- és motorszámra sértetlen, külső jogtalan beavatkozás nyoma nem látható. A járműhöz tartozó okmány adatai a jármű azonosító adataival megegyeznek.

„B” minősítés

A jármű alváz- és motorszámában külső erő hatására változás állt be, de külső jogtalan beavatkozás kizárható.

„C” minősítés

A járműhöz tartozó okmány adatai a jármű azonosító adataitól eltérnek, de az eltérés vélhetően gyártási hiba vagy elírás (hatósági tévedés) eredménye.

„b” minősítés

A jármű azonosító adataiban külső, jogtalan beavatkozás következtében elváltozás tapasztalható.

„c” minősítés

A járműhöz tartozó valamely okmány vélhetően hamis vagy meghamisították.

6. sz. melléklet**19/2006. (IV. 19.) GKM rendelet
a közúti járművek műszaki megvizsgálásáról szóló 5/1990. (IV. 12.) KöHÉM
rendelet módosításáról**

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 48. § (3) bekezdése *b)* pontjának 12. alpontjában kapott felhatalmazás alapján a következőket rendelem el:

1. §

A közúti járművek műszaki megvizsgálásáról szóló 5/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet (a továbbiakban: ER.) 2. §-ának (4) bekezdése a következő *f)* ponttal egészül ki:

(A rendelet alkalmazásában)

"f) "integrált vizsgálat" a használt gépjármű és pótkocsi forgalomba helyezés előtti vizsgálata, illetőleg időszakos vizsgálata során elvégzett vizsgálat, amely kiterjed a jármű gyári azonosító jeleinek ellenőrzésére, valamint mindezek adattartalmának és a járműnyilvántartási adatainak összevetésére."

2. §

Az ER. 10. §-ának (7) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

"(7) A használt gépjármű és pótkocsi forgalomba helyezés előtti vizsgálata során integrált vizsgálatot is kell végezni."

3. §

Az ER. 12. §-a a következő (14) (17) bekezdéssel egészül ki:

"(14) Az időszakos vizsgálat során a vizsgabiztos - a (15) bekezdésben meghatározott kivétellel - a gépjármű és a pótkocsi azonosító adatainak ellenőrzését az 5. számú mellékletben meghatározott technológia alkalmazásával integrált vizsgálat keretében végzi.

(15) Az integrált vizsgálat mellőzésével - a járműazonosítók szemrevételes ellenőrzése mellett - végezhető az időszakos vizsgálat, ha a vizsgált járművön már végeztek előzetes eredetiségvizsgálatot, illetőleg integrált vizsgálatot. Az előzetes eredetiségvizsgálat megtörténte a következő módokon igazolható:

a) a Belügyminisztérium Központi Adatfeldolgozó, Nyilvántartó és Választási Hivatala által kiállított, az előzetes eredetiségvizsgálat megtörténtét igazoló határozattal vagy hatósági bizonyítvánnyal,

b) a járműhöz kiállított - az előzetes eredetiségvizsgálat mellőzésével történt kiadásra vonatkozó záradékot nem tartalmazó - törzskönyvvel,

c) a forgalmi engedélybe bejegyzett 1998. január 1. napját követő forgalomba helyezési időpont bejegyzéssel, illetőleg

d) a forgalmi engedélybe bejegyzett 1999. július 12. napját követően tulajdonjog megszerzési időponttal.

(16) A (14) bekezdésben meghatározott integrált vizsgálati kötelezettség hatálya alá tartozó jármű időszakos műszaki vizsgálata csak olyan vizsgáló állomáson végezhető el, ahol biztosított az integrált vizsgálat 5. számú mellékletben meghatározott technológiája.

(17) Az integrált vizsgálat eredményét az időszakos vizsgálatról kiadott határozat tartalmazza."

5. számú melléklet

a közúti járművek műszaki megvizsgálásáról szóló 5/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelethez

A forgalomba helyezés előtti és az időszakos vizsgálat technológiája, a tárgyi feltételek és az ügyrend

II. fejezet

A forgalomba helyezés előtti és az időszakos vizsgálat általános technológiája

1. Az általános technológia

1.1. A forgalomba helyezés előtti és az időszakos vizsgálatok során az 1. számú táblázatban foglalt tárgyban és körben, illetőleg eszköz és módszer alkalmazásával kell ellenőrizni, hogy a vizsgált jármű meghatározott jellemzői megfelelnek-e a rendelet 10. és 12. §-ában foglalt követelményeknek.

1.2. A vizsgálatok során a jármű egyes műszaki jellemzőire vonatkozó követelményeket az MR tartalmazza, azonban egyes - az 1. számú táblázatban meghatározott - esetekben a külön jogszabályokban foglalt előírások teljesülését is vizsgálni kell.

1.3. Az egyes vizsgálati tárgyak és vizsgálati körök esetében az általánosan előforduló hibákat, hiányosságokat a 2. számú táblázatban meghatározott minősítés szerint kell értékelni.

2. Meghatározások

2.1. A vizsgálati módszerek értelmezése

2.1.1. Szemrevételezés (közvetlen érzékelés): a vizsgált jármű meghatározott jellemzőjének, tulajdonságának, adatának ellenőrzése közvetlen érzékeléssel (eszköz használata nélkül), amely történhet vizuálisan, hallás útján vagy tapintással, miközben a járművet vagy annak szerkezeti egységét - szükség szerint - működtetik.

2.1.2. Mechanikai vizsgálat (mech. vizsg.): a vizsgálatot végző személy a jármű egyes szerkezeti részeire a vizsgáló eszközzel erőhatást kifejtve (mozgatás, ütögetés, feszítés) a szerkezeti anyag, kötőelem vagy kapcsolódó szerkezeti elemek elmozdulását, szilárdságát megfigyeli.

2.1.3. Egyeztetés: a vizsgált járműre vonatkozó valamely okmányban (engedély, műbizonylat, igazolólap stb.) rögzített adat jellemző összevetése a jármű vonatkozó adatával, jellemzőjével.

2.1.4. Próba: a vizsgált jármű egyes alkatrészeinek, felszerelésének, különleges felépítményének működése, a kezelő szervek által történt intenzív működtetése, valamint a felsorolt eszközökkel előidézhető üzemszerű körülmények közben az előírt működőképesség, illetőleg műszaki állapot ellenőrzése.

2.1.5. Mérés: a vizsgált jármű tulajdonságainak, alkatrészei, felszerelései, különleges felépítménye jellemzőinek a meghatározott eszközzel (mérőeszközökkel) történő mérése, a jármű minősítésének megalapozására szolgáló mért érték dokumentálása.

2.1.6. Megfelelőség ellenőrzése: a vizsgált jármű tulajdonságai, alkatrészei, felszerelései, különleges felépítménye jóváhagyottságának, minősítettségének, valamint a vonatkozó jogszabályban előírt követelményeknek való megfelelésének a megállapítása.

2.2. A járművön feltárt hibák minősítése

2.2.1. A forgalomba helyezés előtti és az időszakos vizsgálat során „Hibá”-nak kell tekinteni a jármű (annak meghatározott részegysége vagy tulajdonsága) olyan jellemzőjét, amely tekintetében nem teljesíti az MR vagy egyéb jogszabály egyes kötelező rendelkezését, illetőleg amely a jármű üzemeltetése során a jármű típusára jellemző közlekedésbiztonsági vagy környezetvédelmi tulajdonság lényeges romlásában nyilvánul meg.

2.2.2. A vizsgálat során a feltárt hibákat a 2. számú táblázatban foglalt minősítések alkalmazásával kell értékelni abból a szempontból, hogy

a) a hiba a jármű közúti forgalomban való részvétele esetén közvetlen balesetveszélyt okozhat-e, vagyis a jármű a hiba miatt ALKALMATLAN a közúti forgalomban való biztonságos részvételre (minősítése: „A”),

b) a hiba nem minősül az *a)* pontban írtak szerint közvetlen balesetveszélyt okozónak, azonban a hiba szakműhelyben történő kijavíttatása szükséges ahhoz, hogy a jármű további tartós üzemeltetése során megőrizze üzem- és forgalombiztonsági jellemzőit, vagyis a hiba a járművet a közúti forgalomban való részvételre csak korlátozottan teszi alkalmassá (minősítése: „K”),

7. sz. melléklet

91/2004. (VI. 29.) GKM rendelet a közúti járművek forgalomba helyezésével és forgalomban tartásával, környezetvédelmi felülvizsgálatával és ellenőrzésével, továbbá a gépjárműfenntartó tevékenységgel kapcsolatos egyes közlekedési hatósági eljárások díjáról

(2007. január 1-től hatályos szöveg.

Az integrált vizsgálati díjra vonatkozó rész hatálybalépésének időpontja 2006. VI. 23.)

1. számú melléklet a 91/2004. (VI. 29.) GKM rendelethez

A közúti járművek műszaki megvizsgálásáról szóló 5/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet alapján végzett hatósági tevékenységek díjai

4. A forgalomba helyezés előtti és az időszakos vizsgálat díja (alapidíj)	
4.1. Segédmotoros kerékpár	1 900
4.2. Motorkerékpár, továbbá ennek pótkocsija	2 750
4.3. M ₁ kategóriájú jármű („személygépkocsi”), továbbá az M ₁ és N ₁ kategóriájú járműhöz kapcsolható pótkocsi	7 700
4.4. N ₁ kategóriájú jármű („könnyű tehergépkocsi”)	8 500
4.5. N ₂ , N ₃ kategóriájú járművek („tehergépkocsik” és „vontatók”) és M ₂ , M ₃ kategóriájú járművek („autóbuszok”), továbbá ezek pótkocsijai	11 800
4.6. Mezőgazdasági vontató, lassú jármű, ezek pótkocsijai	6 150
5. Az egyes közúti járműveken elvégzett vizsgálatok további díjai - a 4. pontban meghatározott díjon felül - (pótdíj)	
5.1. A veszélyes anyagot/árut szállító jármű ADR Megállapodás szerinti jóváhagyási vizsgálata	5 800
5.2. Áru- és személyszállításra nem alkalmas különleges felépítményű jármű	1 700
5.3. Menetíróval (tachográf), illetőleg sebesség korlátozóval felszerelt jármű vizsgálata	5 800
5.4. Közúti gépjármű közforgalmú személyszállításra való alkalmassága megállapítása	950
5.5. Az emelt sebességgel való közlekedésre jogosult autóbuszok műszaki alkalmasságának megállapítása	1 180
5.6. Összkerék hajtású jármű vizsgálatának díja - a kategóriájához tartozóan a 4. pontban meghatározott díj további - 50%-a	
5.7. Kettőnél több tengelyes jármű vizsgálatának díja - a kategóriájához tartozóan a 4. pontban meghatározott díj további - 50%-a	
5.8. Alvázszám (azonosítási jelzés) hatósági beütés díja - a kategóriájához tartozóan a 4. pontban meghatározott díj további - 50%-a	
5.9. Az engedélyezett átalakítást követő első időszakos vizsgálat díja - a kategóriájához tartozóan a 4. pontban meghatározott díj további - 50%-a	
5.10. Az integrált vizsgálat díja	7 200

II. Fejezet

A gépkocsik környezetvédelmi felülvizsgálatáról és ellenőrzéséről szóló 7/2002. (VI. 29.) GKM-BM-KvVM együttes rendelet (a továbbiakban: R.) alapján a közlekedési hatóság és a felülvizsgáló szervezet által végzett tevékenységek díjai

2. A felülvizsgáló szervezet által végzett **környezetvédelmi felülvizsgálat** (SZJ 74.30) díja

2.1. Hagyományos kétütemű Otto-motoros és dízelmotoros gépkocsi (R. 9. számú melléklet 2.2.3. pont)	
2.1.1. kétütemű (ideértve az R. 1. számú melléklet 1.8. pontja szerint 45 kóddal rendelkező motorokat)	2 900
2.1.2. Dízelmotoros	5 400
2.2. Hagyományos Otto-motoros négyütemű gépkocsi (R. 9. számú melléklet 2.2.2. pont)	4 550
2.3. Csökkentett szennyezésű gépkocsi (R. 9. számú melléklet 2.2.1. pont)	5 400
2.4. Korszerű, környezetbarát gépkocsi (R. 9. számú melléklet 2.1. pont)	
2.4.1. benzin- és dízelmotoros gépkocsi (ideértve az R. 1. számú melléklet 1.8. pontja szerint 55 kóddal rendelkező motorokat)	6 100
2.4.2. benzinmotoros gépkocsi, amelyhez célműszer (speciális fordulatszám-mérő) szükséges	8 500
2.4.3. elektronikusan szabályozott befecskendezésű dízelmotoros	
2.4.3.1. személygépkocsi, kisteherautó és kisbusz (megengedett legnagyobb össztömeg ≤ 3500 kg)	8 500
2.4.3.2. tehergépkocsi, vontató és autóbusz (megengedett legnagyobb össztömeg > 3500 kg)	11 600

8. sz. melléklet**20/2005. (IV. 12.) BM rendelet****a közúti járművek előzetes eredetiségvizsgálatában közreműködők képzésének, továbbképzésének és a vizsgálóállomások működési feltételeinek részletes szabályairól, valamint az alkalmazható vizsgálati módszerekről**

A közúti közlekedési nyilvántartásról szóló 1999. évi LXXXIV. törvény (a továbbiakban: Kknyt.) 42. §-ának *c*) pontjában kapott felhatalmazás alapján a következőket rendelem el:

Általános rendelkezések

1. § A jármű előzetes eredetiségvizsgálati tevékenység ellátása során e rendeletben foglaltak szerint kell eljárni.

Értelmező rendelkezések

2. § E rendelet alkalmazásában:

a) előzetes eredetiségvizsgálati módszer: az e rendelet 18. §-ában meghatározott Minősítő Bizottság által alkalmasnak minősített vizsgálati módszer,

b) minősített vizsgálati módszerek listája: e rendelet mellékletében meghatározott, alkalmazható vizsgálati módszerek és azok tulajdonosainak megnevezése,

c) vizsgálóállomás: olyan helyszín - a közreműködő által működtetett telephely -, amely alkalmas a jármű és a járműokmányok előírt adatainak hiteles felvételezésére, rögzítésére, valamint azoknak a Közigazgatási és Elektronikus Közszolgáltatások Központi Hivatalához (a továbbiakban: Hivatal) történő továbbítására,

d) vizsgáló: az előzetes eredetiségvizsgálati tevékenységben való részvétel céljából a közreműködővel munkaviszonyban vagy munkavégzésre irányuló egyéb jogviszonyban álló személy, aki a Hivatal által szervezett oktatásban részt vett, sikeres vizsgát tett és jogosultságot szerzett az e rendeletben előírt vizsgálati tevékenység végzésére,

e) adminisztrátor: az előzetes eredetiségvizsgálati tevékenységben való részvétel céljából a közreműködővel munkaviszonyban, vagy munkavégzésre irányuló egyéb jogviszonyban álló személy, aki a Hivatal által szervezett oktatásban részt vett, sikeres vizsgát tett és jogosultságot szerzett az e rendeletben előírt adminisztratív tevékenység végzésére.

Képzési feltételek

3. § (1) A vizsgálók és adminisztrátorok képzése alaptanfolyamon, továbbképzése továbbképző tanfolyamon (a továbbiakban együtt: tanfolyam) történik.

(2) A tanfolyamok szervezéséért, valamint a képzés és vizsgáztatás feltételeinek biztosításáért a Hivatal felelős.

(3) Az alaptanfolyamra a jelentkezés a Hivatalhoz benyújtott kérelemmel történik.

(4) A vizsgálati és az adminisztratív alaptanfolyamot végzett és eredményes vizsgát tett személy részére a Hivatal - az *1.*, illetőleg a *2. számú mellékletben* meghatározott - tanúsítványt állít ki.

(5) A vizsgálói alaptanfolyamot végzett és eredményes vizsgát tett személy részére kiállított tanúsítvány adminisztrátori tevékenység végzésére is jogosít.

(6) A tanfolyami képzés és az alaptanfolyamot követő vizsga térítésmentes.

4. § (1) A vizsgálói alaptanfolyamra jelentkezőkre vonatkozó feltételek:

a) betöltött 18. életév,

b) büntetlen előélet,

c) legalább „B” kategóriára érvényes vezetői engedély,

d) az Országos Szakmunkásképzési Jegyzék (OSZJ), illetve az Országos Képzési Jegyzék (OKJ) szerint

da) OSZJ-311-1, OKJ 52 5241 02 autószerelő, illetve technikus,

db) OSZJ-311-2 autóvillamossági szerelő, illetve technikus,

dc) OKJ 52 5241 01 autóelektronikai műszerész,

dd) OKJ 53 5241 01 gázauto-szerelő,

de) OKJ 53 5441 05 közlekedésgépészeti technikus, közúti járműgépész,

df) OKJ 51 8917 05 katonai gépjárműszerelő,

dg) OKJ 52 8917 05 katonai gépjárműtechnikus,

dh) OKJ 51 8917 02 harcjármű-szerelő,

di) OKJ 52 8917 02 harcjármű-technikus,

dj) OKJ 33 5241 02 karosszerialakatos, vagy

dk) a fentieknek megfelelő, legalább középfokú szakirányú végzettség.

(2) A vizsgálói tanfolyami jelentkezéshez a jelentkezési lapon fel kell tüntetni a vezetői engedély okmányazonosító jelét és kategória jelét, valamint csatolni kell

a) a szakképesítést igazoló bizonyítvány hiteles másolatát,

b) három hónapnál nem régebben kiállított hatósági erkölcsi bizonyítványt.

5. § (1) Az adminisztrátori alaptanfolyamra jelentkezőkre vonatkozó feltételek:

a) betöltött 18. életév,

b) büntetlen előélet,

c) középfokú végzettség.

(2) Az adminisztrátori tanfolyami jelentkezéshez csatolni kell

a) az iskolai végzettséget igazoló bizonyítvány hiteles másolatát,

b) három hónapnál nem régebben kiállított hatósági erkölcsi bizonyítványt.

6. § (1) A képzéshez az oktatási anyagot és a felkészüléshez szükséges jegyzeteket a Hivatal biztosítja.

(2) A képzési programot, a vizsgatételeket (írásbeli, szóbeli) a Hivatal állítja össze.

7. § (1) Az alaptanfolyamon elsajátított ismeretekről bizottság előtt vizsgát kell tenni. Vizsgára az jelentkezhet, aki megfelel a vizsgára bocsátás 1. számú melléklet III. 1. alpontjában, illetve a 2. számú melléklet III. 1. alpontjában meghatározott feltételeknek.

(2) A vizsgabizottság 3 főből áll. A vizsgabizottság elnökét és tagjait a Hivatal vezetője az érintett szakterület köztisztviselői közül jelöli ki.

(3) A vizsgabizottság elnökét és tagjait külön díjazás nem illeti meg.

8. § (1) A vizsgáról jegyzőkönyvet kell felvenni, melyet a Hivatalnál öt évig meg kell őrizni.

(2) A vizsgálói alapképzés szakmai és vizsgakövetelményeit az 1. számú melléklet tartalmazza.

(3) Az adminisztrátori alapképzés szakmai és vizsgakövetelményeit a 2. számú melléklet tartalmazza.

9. § (1) A vizsgálói és az adminisztrátori vizsgával rendelkezők ötvenként legalább egy alkalommal kötelesek továbbképző tanfolyamon részt venni.

(2) A továbbképző tanfolyamra a Hivatalnál kell jelentkezni. A Hivatal a továbbképzés időpontjáról a jelentkezőt tájékoztatja.

(3) A továbbképzéshez az oktatási anyagot és a felkészüléshez szükséges jegyzeteket a Hivatal biztosítja.

(4) A továbbképzési programot a Hivatal állítja össze.

(5) A továbbképző tanfolyam elvégzéséről a Hivatal igazolást állít ki.

A közreműködő tevékenységének és a vizsgálóállomások működésének részletes szabályai

10. § (1) Az az egyéni vállalkozó vagy gazdasági társaság alkalmas a hatósági eljárásban való közreműködésre,

a) aki rendelkezik a 15. §-ban meghatározott feltételeknek megfelelő vizsgálóállomással,

b) akivel a 4. § (1) bekezdésében vagy a 20. § (2) bekezdésében előírtaknak megfelelő személy munkaviszonyban, vagy munkavégzésre irányuló egyéb jogviszonyban áll,

c) aki e tevékenységével összefüggésben felelősségbiztosítással rendelkezik.

(2) Az előzetes eredetiségvizsgálatban közreműködőként az vehet részt, aki (amely) az (1) bekezdésben meghatározott feltételeknek megfelel, és a tevékenység folytatására a Hivatal vele együttműködési szerződést kötött.

(3) A Hivatal köteles megszüntetni az együttműködést azzal a közreműködővel, aki az (1) bekezdésben foglalt alkalmassági feltételeknek a közreműködés során nem felel meg. A Hivatal az (1) bekezdés *b)* pontjában foglalt feltétel hiánya esetén akkor szünteti meg az együttműködést, ha azt a felmerülésétől számított 30 napon belül a közreműködő nem pótolja.

11. § (1) A közreműködő köteles az általa foglalkoztatott vizsgálót és adminisztrátort tevékenységük megkezdése előtt a Hivatalnál bejelenteni. A bejelentéshez csatolni kell a munkaviszony, vagy munkavégzésre irányuló egyéb jogviszony fennállását igazoló okiratot, a tanfolyam sikeres elvégzését igazoló tanúsítvány másolatát, valamint a vizsgáló, illetőleg az adminisztrátor három hónapnál nem régebbi erkölcsi bizonyítványát.

(2) A Hivatal a vizsgálót és az adminisztrátort a tevékenységük végzéséhez szükséges, az informatikai rendszerhez hozzáférést biztosító egyedi jogosultságazonosítóval (a továbbiakban: jogosultság) látja el.

12. § (1) Az előzetes eredetiségvizsgálatra irányuló hatósági eljárásban vizsgálóként, illetve adminisztrátorként tevékenységet végezni csak a Hivatal által kiadott jogosultság birtokában lehet. A Hivatal a jogosultságokról listát vezet.

(2) A jogosultsági listában naprakészen rögzíteni kell:

- a)* a közreműködő azonosító adatait,
- b)* a vizsgálóállomás azonosító adatait,
- c)* vizsgálói, illetőleg adminisztrátori besorolást,
- d)* a vizsgálók, illetőleg adminisztrátorok azonosító kódját,
- e)* a vizsgálók, illetőleg adminisztrátorok nevét, születési helyét és idejét, anyja nevét, lakcímét,
- f)* a jogosultság felfüggesztésének tényét,
- g)* a jogosultsági listából való törlést.

(3) A jogosultsággal összefüggő adatok megváltozását a közreműködő közvetlenül, a vizsgáló és az adminisztrátor a közreműködőn keresztül a változást követő három munkanapon belül köteles a Hivatalnak bejelenteni.

(4) Amennyiben a közreműködő, a vizsgáló, illetőleg az adminisztrátor saját hibájából elmulasztotta a (3) bekezdésben foglalt bejelentési kötelezettségét, az érintett vizsgáló, illetőleg adminisztrátor jogosultságát a Hivatal a mulasztás pótlásáig felfüggesztheti.

(5) Amennyiben a vizsgáló vagy az adminisztrátor ellen e tevékenységével összefüggésben elkövetett, a közélet tisztasága, a közbizalom, illetve vagyon elleni bűncselekmény megalapozott gyanúja miatt büntetőeljárás indul, a Hivatal annak jogerős lezárásáig a jogosultságát felfüggeszti.

(6) A Hivatal a 17. § (4) bekezdésben foglalt esetben, amennyiben a közreműködő a rendelkezésre álló időn belül a hiányosságot nem szünteti meg, a hiányosság megszűntetéséig a közreműködővel a 10. § (1) bekezdés *b)* pontja szerinti jogviszonyban álló vizsgáló, illetve adminisztrátor jogosultságát felfüggeszti.

(7) A Hivatal a jogosultság kiadása előtt, valamint a jogosultság fennállása alatt ellenőrzi, hogy a vizsgáló, illetőleg az adminisztrátor megfelel-e a 4. § (1) bekezdés *b)* pontjában, illetve az 5. § (1) bekezdés *b)* pontjában meghatározott alkalmazási feltételeknek.

13. § A Hivatal a jogosultsági listából törli azt,

- a)* aki azt kérelmezi,
- b)* akiről a Hivatal megállapítja az alkalmatlanságot, mert az e rendeletben foglalt szabályokat szándékosan megszegte, amennyiben az kihatott a vizsgálat eredményére,
- c)* akinek a közreműködővel fennálló munkaviszonya, vagy munkavégzésre irányuló egyéb jogviszonya megszűnt,
- d)* akit bűncselekmény elkövetése miatt jogerősen elítéltek.

14. § (1) Akit a 13. § *b)* pontjában meghatározott ok miatt töröltek a jogosultsági nyilvántartásból, annak részére egy évig nem adható jogosultság.

(2) Akit a 13. § *d)* pontjában meghatározott ok miatt töröltek a jogosultsági nyilvántartásból, annak részére nem adható jogosultság addig, amíg a büntetett előlethez fűződő hátrányos jogkövetkezmények alól nem mentesült.

A vizsgálóállomás működési feltételei

15. § (1) Az eredetiség megállapításával összefüggő közreműködői tevékenység olyan vizsgálóállomáson végezhető, ahol:

a) rendelkezésre állnak a forgalmi engedély adatainak, és a Kknyt. 9/B. § (1) bekezdés a)-d) és h) pontjaiban foglalt adatok hiteles felvételezését és megmásíthatatlan rögzítését, valamint a Hivatalhoz történő sérülésmentes továbbítását biztosító tárgyi, és az e rendeletben meghatározott személyi feltételek,

b) a minősített vizsgálati módszerek listájában szereplő vizsgálati módszer kerül alkalmazásra,

c) biztosított az a) pontban foglaltak alapján felvételezett adatok megmásíthatatlan rögzítéséhez és a Hivatalhoz történő sérülésmentes továbbításához szükséges közvetlen adattovábbítást lehetővé tévő adatátviteli kapcsolat,

d) biztosított, hogy a vizsgálóhelyiségbe (vizsgálat helyére) a vizsgálat tartama alatt illetéktelen személy ne léphessen be,

e) biztosított, hogy a jármű vizsgálat során minden irányból vizsgálható.

(2) A vizsgálóállomásnak rendelkeznie kell elektronikus és mechanikus vagyonvédelmi rendszerrel.

16. § A közreműködő vizsgálóállomáson kívül csak úgy végezhet vizsgálatot, ha annak során a 15. § (1) bekezdésében foglalt feltételek biztosítottak.

Az előzetes eredetiségvizsgálat folyamata

17. § (1) A jármű előzetes eredetiségvizsgálata külön jogszabályban meghatározott, hivatalból vagy kérelemre induló hatósági eljárás.

(2) A kérelem előterjesztésének, átvételének, a jármű műszaki adatai vizsgálóállomáson történő rögzítésének és azok előzetes eredetiségvizsgálati nyilvántartásba (a továbbiakban: nyilvántartás) történő továbbításának rendjét a vizsgálóállomáson a 3. számú melléklet tartalmazza.

(3) Az előzetes eredetiségvizsgálat hatósági folyamatát, különösen a közreműködő tevékenysége során a valós adatok hiteles felvételezését, megmásíthatatlan rögzítését és azok előzetes eredetiségvizsgálati nyilvántartásba történő sérülésmentes továbbítását, valamint a vizsgálók és adminisztrátorok tevékenységét a Hivatal rendszeresen és esetenként ellenőrzi. Az ellenőrzés eredményéről a Hivatal írásban tájékoztatja a közreműködőt, illetőleg a vizsgáló, illetve az adminisztrátor tekintetében - amennyiben annak feltételei fennállnak - megteszi a 12-13. §-ban foglalt intézkedéseket.

(4) Amennyiben az ellenőrzés a közreműködő érdekkörében tár fel hiányosságot, a Hivatal azt írásban közli a közreműködővel, aki köteles a hiányosságot haladéktalanul megszüntetni. Amennyiben a közreműködő a Hivatal felhívásának haladéktalanul vagy a felhívásban megjelölt időpontig nem tesz eleget, a Hivatal a közreműködővel történő együttműködést a hiányosság megszüntetéséig felfüggeszti.

Az alkalmazható előzetes eredetiségvizsgálati módszerek

18. § (1) Az előzetes eredetiségvizsgálati hatósági eljárás során kizárólag a 4. számú mellékletben szereplő vizsgálati módszerek alkalmazhatóak.

(2) Új előzetes eredetiségvizsgálati módszer alkalmazásának megállapítása érdekében a Hivatal háromévenként pályázatot ír ki.

(3) A pályázatra beküldött módszerek alkalmasságáról a (4) bekezdés szerinti független Minősítő Bizottság dönt. A Minősítő Bizottság javaslatára a belügyminiszter az alkalmasnak talált vizsgálati módszert felveszi a minősített vizsgálati módszerek listájára.

(4) A Minősítő Bizottság tagjait a belügyminiszter felkérésére a Rendőrség, a Közlekedési Főfelügyelet, a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem és a Közlekedéstudományi Intézet jelöli ki. A Minősítő Bizottság működését ügyrendjében maga szabályozza. A Minősítő Bizottság független, döntését kizárólag szakmai szempontok szerint hozza meg.

(5) A pályázat benyújtásának feltétele, hogy a pályázó előzetesen, írásban tudomásul veszi és hozzájárul ahhoz, hogy a pályázatra beküldött vizsgálati módszer listára kerülése esetén a vizsgálati módszert az azt választó közreműködők számára a közreműködői tevékenység ellátásához hozzáférhetővé és felhasználhatóvá teszi. A hozzáférés és felhasználás feltételeinek meghatározásakor a Polgári Törvénykönyv szabályait kell alkalmazni.

19. § (1) A minősített vizsgálati módszerek listáján szereplő vizsgálati módszerek felülvizsgálatát és újraminősítését - a (2) bekezdésben meghatározott kivétellel - ötévenként kell elvégezni.

(2) A minősített vizsgálati módszer tulajdonosa a vizsgálati módszer újraminősítését kezdeményezheti, amennyiben annak továbbfejlesztésére, módosítására kerül sor. Az újraminősítésre irányuló kérelmet a Hivatalhoz kell benyújtani. A továbbfejlesztett, módosított vizsgálati módszer abban az esetben alkalmazható, ha újraminősítése megtörtént, a Minősítő Bizottság alkalmasnak találta, és felkerült a minősített vizsgálati módszerek listájára.

(3) Az újraminősítést a Minősítő Bizottság végzi, akinek javaslata alapján a belügyminiszter a vizsgálati módszert a listában szerepelteti vagy törli onnan.

(4) Az (1) bekezdés szerinti újraminősítés időpontját úgy kell meghatározni, hogy annak eredménye az (1) bekezdés szerinti határidő eltelte előtt legalább 6 hónappal rendelkezésre álljon. Amennyiben a Minősítő Bizottság által feltárt hiányosságok pótolhatók, a Hivatal, a Minősítő Bizottság javaslatára, megfelelő idő kitűzésével a vizsgálati módszer tulajdonosát azok pótlására, kijavítására szólítja fel. A határidő elteltét követően a Minősítő Bizottság a vizsgálati módszert ismét megvizsgálja és minősíti.

Hatályba léptető és átmeneti rendelkezések

20. § (1) Ez a rendelet a kihirdetését követő harmadik napon lép hatályba.

(2) Az e rendelet hatálybalépésekor a Kknyt. 35. §-ának (5) bekezdése szerinti szakértői állomásokon foglalkoztatott személyek az e rendeletben meghatározott vizsgálati, illetve adminisztrátori tanfolyam elvégzése, illetve vizsga letétele nélkül végezhetik tevékenységüket.

(3) A (2) bekezdés szerinti személyek mentesülnek a 4. § (1) bekezdés *d)* pontjában rögzített személyi feltételek teljesítése alól.

(4) Az Országos Rendőr-főkapitányság által kiírt, és 1997. december 16-án lezárult pályázaton megfelelőnek minősített vizsgálati módszerek e rendelet hatálybalépésekor alkalmazott változatai a 18. § (3) bekezdés szerinti vizsgálati módszernek minősülnek.

4. számú melléklet a 20/2005. (IV. 12.) BM rendelethez**Minősített vizsgálati módszerek listája**

Vizsgálati módszer megnevezése	Tulajdonos / Szerzői jog jogosult
NJL-EV®	NJL Ipari Szolgáltató és Kereskedelmi Kft. 1115 Budapest, Bartók Béla út 105-113.
Vintest-M eredetiségvizsgálati technológia	Metalelektro Műszaki Fejlesztő Kereskedelmi és Szolgáltató Kft. 1119 Budapest, Borszék köz 13.
IHG-Tromf jármű- és okmány eredetiségvizsgáló technológia és képzési rendszer	Info Holding Group Részvénytársaság 6000 Kecskemét, Dobó krt. 3.
VINTEST-E	EURO MOBIL G.SZ.Á. KFT. 1033 Budapest, Benedek E. u. 14.
VIV (Vehicle Identity Verification) márkavédjeggyel védett ID-Trans Eredetiségvizsgáló és informatikai Rendszer	Trans Holding Group Kft. 1205 Budapest, Kossuth Lajos u. 188-190.

Kapcsolattartó: Torjáné Amberger Teréz